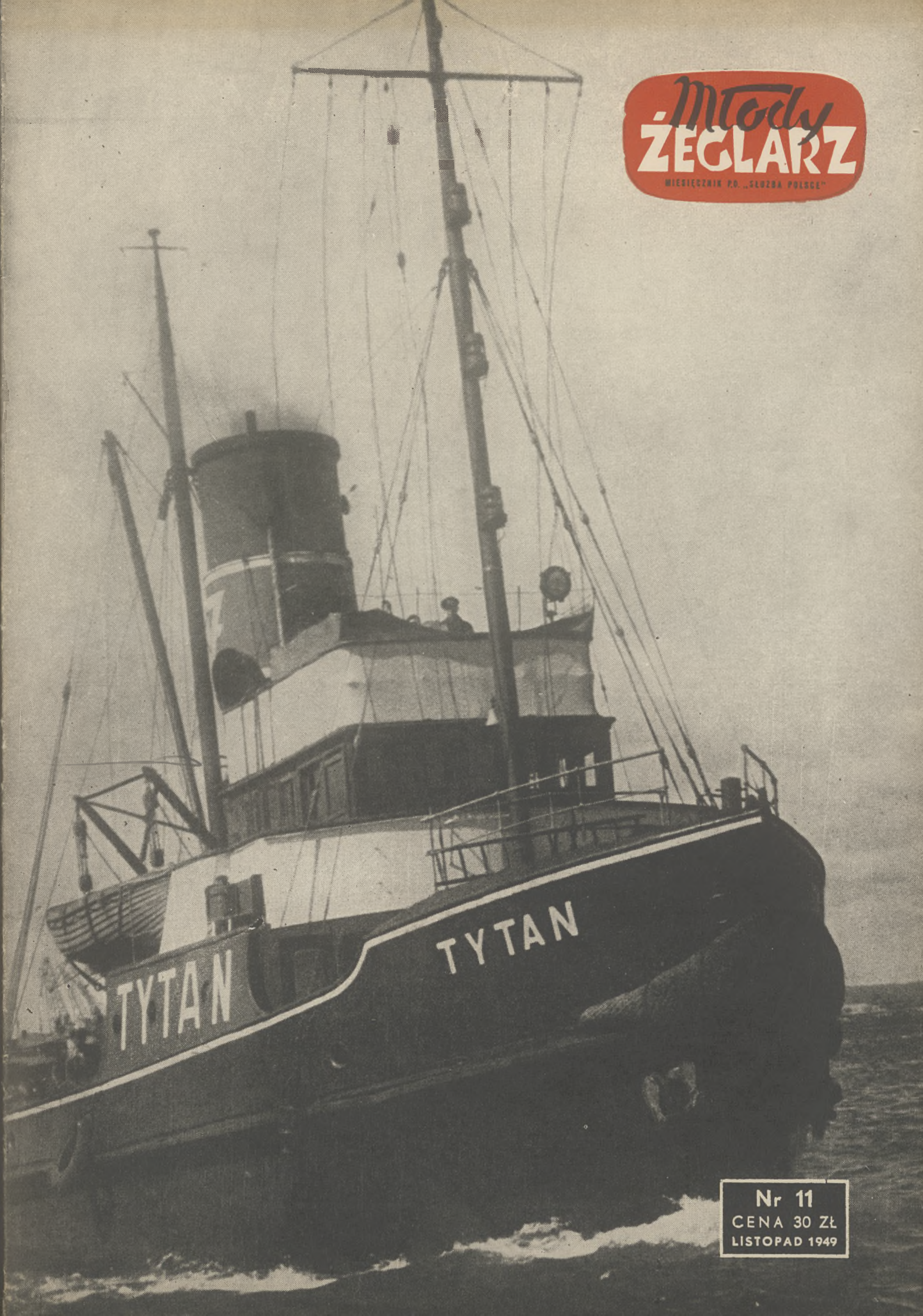
Młody ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK P.O. „SŁUŻBA POLSCE"



Nr 11
CENA 30 ZŁ
LISTOPAD 1949

NOWE NIEMCY

Każdy z nas, zna już mniej lub bardziej dokładnie przebieg doniosłych wydarzeń za naszą zachodnią granicą.

W ciągu ostatnich tygodni dokonał się w Niemczech przełom dziejowej wagi. Po raz pierwszy w historii powstała Niemiecka Republika Demokratyczna.

Nie każdy jednak potrafi wyciągnąć z tego wydarzenia właściwe wnioski. Nie każdy rozumie, że ma ono najżywotniejsze znaczenie właśnie dla Polski, że otwiera nową kartę historii Niemiec i w ogóle Europy.

Są wśród nas tacy, którzy mylnie sądzą, jakoby naród niemiecki posiadał wrodzone mu, zbrodnicze skłonności. Niektórzy, po ciężkich przeżyciach hitlerowskiej okupacji, nie wierzą w możliwość całkowitego odrodzenia narodu niemieckiego.

Poszukajmy rzeczowej, uczciwej odpowiedzi na te dwie sprawy.

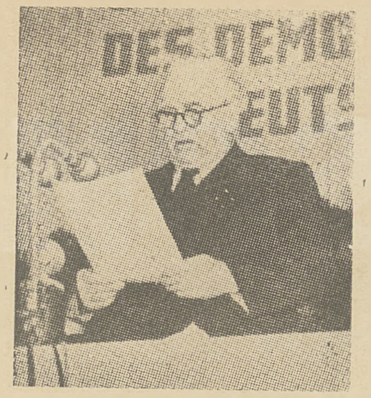
✱

My nie wybaczamy, ani nie puszczamy w niepamięć zbrodni hitlerowskich, jak i zbrodni innych w tej liczbie i naszych „własnych" faszystów. My uważamy, że naród niemiecki ponosi winę za zbrodnie popełnione przez hitlerowców. Nie ma to jednak nic wspólnego z twierdzeniem jakoby naród niemiecki posiadał „wrodzone" zbrodnicze skłonności. Cechy i właściwości poszczególnych narodów, kształtują się w wyniku historycznego ich rozwoju, w wyniku i w zależności od warunków, w jakich się znalazły. Twierdzenie o rzekomych niezmiennych, „wrodzonych" cechach to fałsz niezgodny z życiem, to właśnie broń stworzona w celu podboju narodów przez nazistowskich „ideologów", przez faszystów.

Sięgnijmy do historii. Kto rządził w Niemczech, kto wychowywał naród i jego młodzież? Najpierw zaborcza, najbardziej wsteczna warstwa junkrów pruskich, później sprzymierzeni z junkrami imperialiści. Niemcy junkierskie, bismarkowskie, doprowadziły do pierwszej wojny światowej. Niemcy wielkiego kapitału, Niemcy faszystowskie rozpętały drugą wojnę światową. I one to, wsteczne siły Niemiec, są nosicielami zbrodni. Niemiecki imperializm i jego dyktatura faszyzm hitlerowski zatruły naród niemiecki i pchały go na drogę przestępstw i rozboju. Niemiecki imperializm i junkierstwo, są powodem dwu światowych tragedii. Drapieżczość i brutalność imperializmu niemieckiego — oto przyczyna „wrodzonej" zaborczości narodu niemieckiego.

✱

Historyczne zwycięstwo Armii Radzieckiej nad faszyzmem w drugiej wojnie światowej, stworzyło podstawę do odrodzenia demokratycznych i postępowych sił niemieckich oraz warunki dla nowego wychowania narodu. Władze radzieckie w swej strefie okupacyjnej usunęły od władzy junkrów, obszarników i kapitalistów — opiekunów i mocodawców Hitlera. Władze radzieckie przeprowadziły rzeczywistą demilitaryzację, denazyfikację i demokratyzację, a zbrodniarzy wojennych oddały pod sąd. Antyfaszystowskim siłom narodu niemieckiego umożliwiono nieskrępowany, pokojowy rozwój.





Ludzie nowych Niemiec: Wilhelm Pieck i Otto Grotewohl.

Przeprowadzono reformę rolną i nacjonalizację podstawowych gałęzi przemysłu, likwidując w ten sposób gospodarcze podstawy istnienia reakcji niemieckiej. Szczególny nacisk położono na reformę szkolnictwa i demokratyczne wychowanie młodzieży. Zezwolono na swobodną działalność antyfaszystowskich ugrupowań oraz organizacji politycznych, a także wolnych związków zawodowych. Jednym słowem zrealizowano uchwały poczdamskie słusznie wytyczające drogę pełnego odrodzenia narodu niemieckiego. Wyniki nie dały na siebie czekać. Antyfaszystowski, pokojowy obóz niemiecki wzrósł tak poważnie, osiągnął taki autorytet wśród mas pracujących Niemiec, że możliwe stało się przekazanie mu władzy.

Prezydent Pieck, zasłużony działacz robotniczy i antyfaszysta powiedział w pierwszym swoim oficjalnym przemówieniu: **„Przyjaźń nasza ze Związkiem Radzieckim, będzie uzupełniona przyjaźnią z krajami demokracji ludowej, a zwłaszcza z naszymi sąsiadami Polską i Czechosłowacją. Nie ścierpimy, aby granica na Odrze i Nysie miała być wykorzystana przez agentów imperializmu do podżegania narodu niemieckiego przeciwko naszym polskim sąsiadom. Odra—Nysa jest granicą pokoju i sprawa tej granicy nie naruszy naszych przyjaznych stosunków z narodem polskim".**

Warto zapamiętać to oświadczenie. Warto przypominać je tym, którzy jeszcze nie wierzą w możliwość istnienia Niemiec demokratycznych i pokojowych.

✱

Zupełnie inaczej przedstawiają się te sprawy w strefach zachodnich. Anglosasi uwalniają zbrodniarzy wojennych i hitlerowców, dają im władzę i wykorzystują do nowych awanturniczych planów. Ogromne zakłady zbrojeniowe i fabryki Zagłębia Ruhry pozostawiono w rękach reakcyjnych potentatów przemysłowych, ongiś współpracujących ręka w rękę z Hitlerem. Zezwolono na utworzenie nacjonalistycznych i faszystowskich organizacji politycznych głoszących hasła odwetowe i podżegających do nowej wojny. Wobec niemieckich antyfaszystów walczących o zjednoczone, postępowe Niemcy, zastosowano natomiast metody zapożyczone z arsenału hitlerowskiego, szczególnie brutalnie odnosząc się do członków Komunistycznej Partii Niemiec.

Rezultatem mądrej i przewidującej polityki radzieckiej jest pokojowa Niemiecka Republika Demokratyczna, na czele której stoją wybitni demokraci i antyfaszyści — Pieck i Grotewohl, rezultatem zaś zbrodniczej działalności Anglosasów, jest sztuczny, zagrażający pokojowi twór reakcyjny — niemieckie „państwo" związkowe, kierowane przez byłych hitlerowców i zaciekłych rewizjonistów.

✱

Dla nas Polaków, nie jest rzeczą obojętną, kto rządzi 80-milionowym, sąsiadującym z nami narodem niemieckim. Tym bardziej, że w ciągu całych wieków, byliśmy wielokrotnie ofiarą agresji germańskich zaborców. I dlatego **z uznaniem i sympatią witamy utworzenie za naszą granicą zachodnią prawdziwie demokratycznego miłującego pokój państwa, kierowanego przez wypróbowanych bojowników z faszyzmem i zrywającego raz na zawsze z haniebną przeszłością Niemiec cesarskich i hitlerowskich.**

Nie zapominamy i nigdy nie zapomnimy ani jednej zbrodni hitlerowskiej. Ale właśnie dlatego, chcemy współpracować i współżyć po sąsiedzku z tymi żywiołami niemieckimi, które podobnie jak i my są wrogami hitleryzmu i neofaszyzmu, które uznają winę narodu niemieckiego za hitlerowskie zbrodnie i zdecydowanie walczą o nowe wychowanie narodu, o wprowadzenie go do obozu postępu i pokoju.

A pokojowa Niemiecka Republika Demokratyczna, — jak powiedział w swym historycznym piśmie do prezydenta Piecka i premiera Grotewohla Generalissimus Stalin — to, obok istnienia potężnego Związku Radzieckiego, warunek trwałego pokoju w Europie.

Wojn.



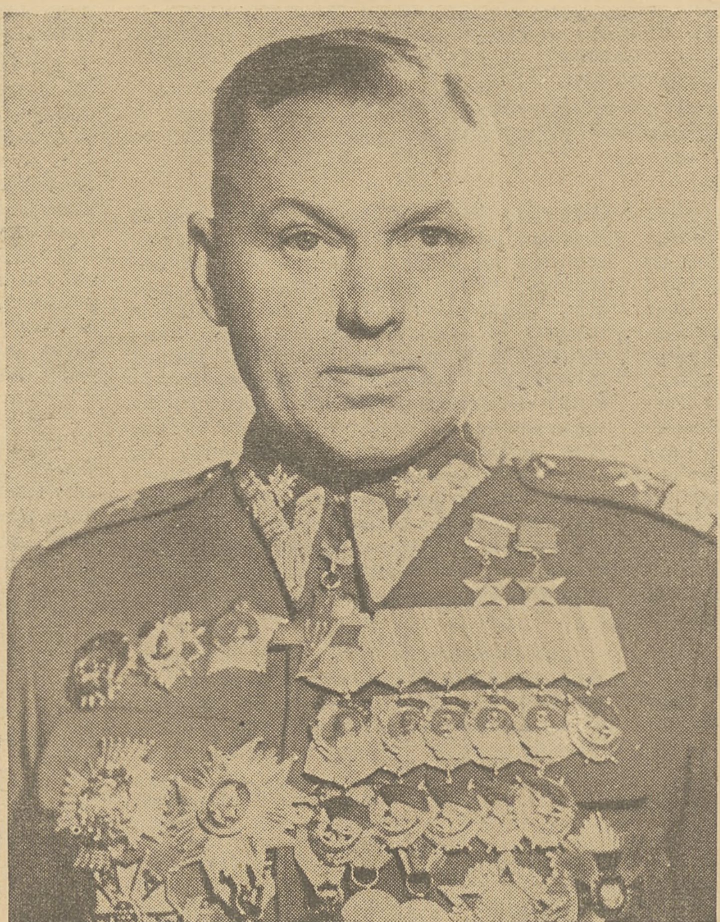
NA OKŁADCE: Holownik „Tytan" — przedstawiciel skromnej i pracowitej floty pomocniczej (fot. WAF — Uklejewski)

MARSZAŁEK KONSTANTY ROKOSSOWSKI

NA CZELE WOJSKA POLSKIEGO

Rankiem 7 listopada radio i codzienna prasa przyniosły radosną wieść: Marszałek Rokossowski, bohater spod Moskwy, Stalingradu, Kurska i Mińska został mianowany przez Prezydenta Rzeczypospolitej Ministrem Obrony Narodowej.

Wiadomość o tym doniosłym fakcie poruszyła wszystkich. Któż bowiem w naszym kraju nie był dumny, że Polak, warszawski robociarz, wyrósł w Związku Radzieckim na wspaniałego dowódcę, który w latach walki z faszyzmem kierował operacjami strategicznymi o rozstrzygającym dla przebiegu wojny znaczeniu. Dumni byliśmy, że syn naszego narodu stał na czele oddziałów Armii Radzieckiej, które ocaliły w 1941 roku Moskwę. Że Polak dowodził ofensywnym uderzeniem na północ od Stalingradu, uderzeniem, które stało się przełomowym, zwrotnym momentem w dziejach wojny.



Dumni byliśmy, że Jemu — Konstantemu Rokossowskiemu — powierzono dowództwo oddziałów, które w lipcu 1943 roku złamały ostatnią, szaleńczą ofensywę niemiecką pod Kurskiem i przechodząc następnie do kontrofensywy rozpoczęły niepowstrzymany marsz całej Armii Radzieckiej na Zachód.

Jakże nieopisanie byliśmy dumni, gdy stało się wiadomym, że dywizjami, które pierwsze wkraczają na polską ziemię dowodzi Konstanty Rokossowski, że pod Jego rozkazami kroczą zwycięskim krokiem spod Lenino nasi bracia i ojcowie — żołnierze I Armii Polskiej.

Dziś ten dzielny Polak, dwukrotny bohater Związku Radzieckiego, sławny na cały świat żołnierz — wychowanek stalinowskiej szkoły dowódców wrócił do swej Ojczyzny, by stanąć na czele Odrodzonego Wojska Polskiego.

Długa była droga tego warszawskiego kamieniarza, który przed I Wojną Światową obkuwał filary mostu Poniatowskiego, do swej Ojczyzny.

Tak, jak wielu największych synów naszego narodu, Rokossowski całe życie walczył o Polskę i Jej wolność poza granicami kraju. Jak Kościuszko w Ameryce, Dąbrowski we Włoszech, Bem na Węgrzech i w Austrii czy Jarosław Dąbrowski i Walerian Wróblewski w Paryżu, tak Feliks Dzierżyński, Julian Marchlewski, Karol Świerczewski i Konstanty Rokossowski walczyli o wyzwolenie swej Ojczyzny w szeregach żołnierzy i dowódców Wielkiej Rewolucji Październikowej. Ci Synowie proletariatu polskiego przejęli największą tradycję naszej historii tradycję, którą poeta zamknął w piękne hasło: „Polska jest wszędzie tam, gdzie toczy się walka o wolność", tradycję, którą ojcowie nasi wypisali na swych sztandarach walki słowami „Za Waszą wolność i Naszą".

Marszałek Rokossowski — kontynuator tej wielkiej tradycji — walczył o wolność i szczęście swej Ojczyzny, dowodząc pułkiem żołnierzy w owej potężnej walce ludu rosyjskiego, w wyniku której Polska odzyskała w 1918 roku niepodległy byt. Ale władza w Polsce przeszła wówczas w ręce obszarników i kapitalistów, toteż nie było w niej miejsca dla bohaterskiego żołnierza rewolucji. Marszałek Rokossowski służy więc nadal wielkiej idei wolnej, ludowej Polski, pracując przez wiele lat nad wzmacnianiem siły Armii Radzieckiej, tej Armii, która miała dać Polsce po raz drugi wolność. Jest jednym z jej wyższych dowódców.

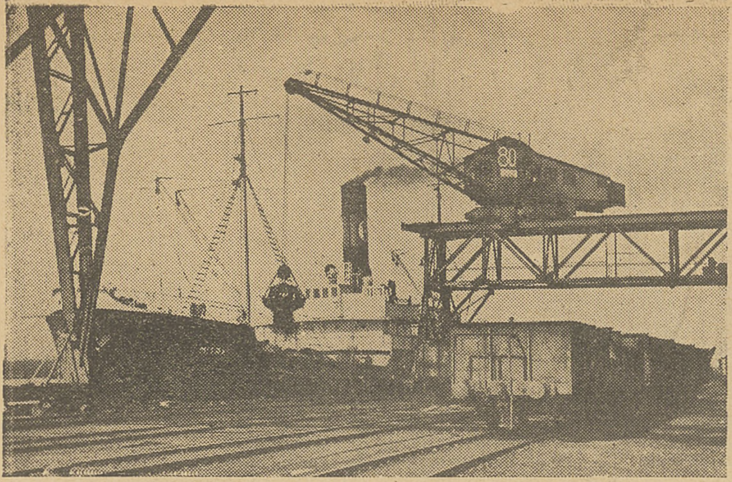
I oto jako dowódca oddziałów Armii Radzieckiej, które gromią faszystów pod Moskwą i Stalingradem, Kurskiem i Mińskiem, na polach lubelszczyzny i wzdłuż piaszczystych brzegów polskiego morza, od Elbląga po Szczecin, znów walczy Konstanty Rokossowski o wolną, ludową Polskę.

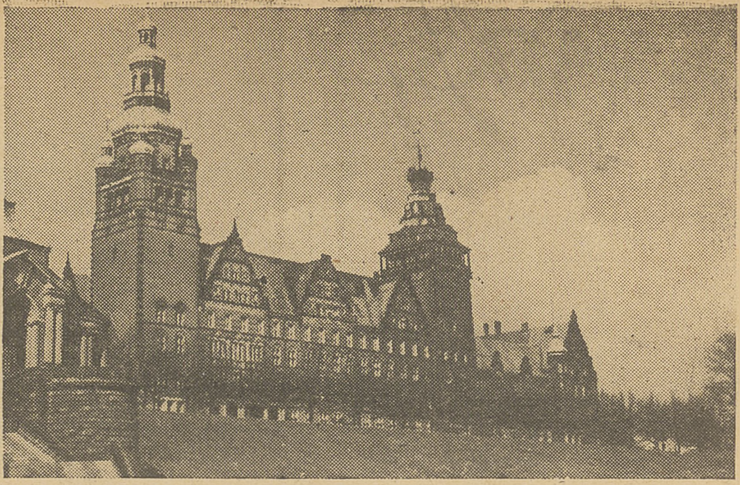
Tak oto ten wspaniały syn naszego narodu poświęcił walce o wolność i szczęście Ojczyzny — całe swe życie.

Powrót Marszałka Konstantego Rokossowskiego do kraju to jeszcze jeden przykład głębokiej przyjaźni, jaka łączy oba narody: polski i radziecki. W imię tej przyjaźni właśnie, na prośbę Prezydenta R.P., zgodził się Rząd ZSRR, aby ten wybitny fachowiec wojskowy i bohater, otoczony czcią całego narodu radzieckiego wrócił do Polski i objął dowództwo Wojska Polskiego. Dzięki tej decyzji Rządu ZSRR na straży naszych granic na Odrze i Nysie, na straży naszej twórczej, pokojowej pracy stanął dowódca światowej sławy. Marszałek Rokossowski oddaje dziś swej ojczyźnie całą wiedzę, wyniesioną ze stalinowskiej szkoły dowódców, całe swe olbrzymie doświadczenie wojskowe i cały talent wspaniałego stratega.

Fakt ten jest olbrzymim wzmocnieniem bezpieczeństwa naszego kraju a tym samym wzmocnieniem całego obozu pokoju. Toteż powrót Marszałka Rokossowkiego wita dziś entuzjastycznie cały naród. Z uczuciem głębokiej dumy witają swego nowego dowódcę przede wszystkim nasi oficerowie i żołnierze. Pełnić służbę pod rozkazami zwycięskiego dowódcy bojów pod Moskwą i Stalingradem, Kurskiem, Mińskiem i na Lubelszczyźnie, nad polskim morzem od Elbląga po Szczecin, bojów, które dały Polsce wolność, to przecież zaszczyt dla każdego żołnierza Wojska Polskiego.

Wraz z wojskiem i wszystkimi ludźmi pracy i my, młodzież polska z radością witamy Marszałka Rokossowskiego na wysokim i odpowiedzialnym stanowisku Ministra Obrony Narodowej. Życie i walka Marszałka Rokossowskiego, tak jak życie wszystkich najlepszych synów naszego narodu, będzie dla nas wzorem i zachętą do jeszcze lepszej pracy i nauki. Będziemy jeszcze lepiej przygotowywać się do zaszczytnego obowiązku służby w Wojsku Polskim, by w pełni stać się godnymi pięknej tradycji Odrodzonego Wojska Polskiego i jego Dowódcy.





SZCZECIŃSKIE MIGAWKI

W majowym numerze naszego pisma zamieściliśmy obszerny artykuł o Szczecinie, o jego historii, rozwoju w ciągu wieków, o wielkich ranach zadanych wojną, o pierwszych krokach u boku Macierzy. Pisaliśmy o roli Szczecina w naszej Ludowej Ojczyźnie, o wielkiej woli odbudowy i rozbudowy u jego mieszkańców, o słynnym „szczecińskim tempie", o planach na przyszłość.

Nasz specjalny wysłannik odwiedził ostatnio Szczecin po raz wtóry. O tym co widział i słyszał nowego, o życiu i sukcesach „szczeciniaków" pisze on w poniższych migawkach.

Przywitała nas szczecińska jesień. Oczywiście mgłą i deszczem. Niezrażeni jednak ruszyliśmy natychmiast do serca miasta — do portu. Zamglony i zadymiony, nie wydał się piękny, było jednak w jego rytmie coś zastanawiającego i nowego. Ulegliśmy natychmiast urokowi i już po kilkunastu minutach płynęliśmy holownikiem w kierunku Portu Centralnego i nowopowstałego Basenu Kaszubskiego. Tak! Nowopowstałego, gdyż jeszcze wiosną tego roku huczały tam kafary, dzwoniły trybami betoniarki, ze zgrzytem wydobywały muł i ziemię pogłębiarki, a pneumatyczne młoty klekotały zawzięcie w rękach montujących dźwigi robotników. Nie dalej jak rok temu zakładano tu jeszcze ścianki Larsena a dziś?...

*

Port przeładunków masowych tętni życiem, choć pracy nad jego budową nie zakończono. W chwili obecnej stawia się tu potężne mosty wywrotnic wagonowych, montuje na pirsie taśmowiec. Widok naprawdę piękny. Z jednej strony masa węgla i rudy, pomruk czynnych dźwigów, z drugiej — czerwień miniowanych konstrukcji wywrotnic a w środku lśniąca tafla wodna basenu, pomarszczona i chybotliwa, odbijająca nierówno sylwetki ładujących statków. Czy wiecie, że za rok cały port przeładunków masowych, ze wszystkimi nabrzeżami, składami, dźwigami wraz z taśmowcem i urządzeniami wywrotniczymi będzie kipiał życiem? Czternaście milionów ton rocznego przeładunku — to zdolność, jaką osiągnie w 1950 roku!

*

„Szczecińskie tempo" widać wszędzie. Port przeładunków drobnicy również się rozbudowuje. Z prowizorki drobnicowej — bo tak trzeba nazwać pierwsze kroki, stawiane wśród zniszczonych dźwigów, magazynów i rozbitych nabrzeży — przechodzi się obecnie do pracy regularnej.

Na Ostrowiu i Duńczycy powstają nowe magazyny drobnicowe, uruchamia się dźwigi. Jako jedną z części składowych przyszłej strefy wolnocłowej, buduje się tzw. strefę czechosłowacką. Nim ją jednak obejrzymy, kilka słów o tranzycie. Językiem szczecińskim mówiąc — tranzyt, to ruda dla Czechosłowacji, to czeskie wyroby przemysłowe, maszyny, obuwie i inne towary, wysyłane stąd do różnych państw europejskich i amerykańskich. To drobnica węgierska — papierówka, maszyny, nawozy — to towary importowane przez Węgry.

*

Do przeładunku tak dużych ilości towarów potrzeba dźwigów. Dla dźwigów zaś trzeba przygotować kadry odpowiednio wyszkolonych dźwigowych tak zwanych „jeźdźców". Nie dziwcie się — można jeździć nie tylko autem czy konno. Dźwig portowy ma również wózek, którym się jeździ po moście lub portalu.

O przygotowywaniu odpowiedniej ekipy dźwigowych opowiedział nam ob. Ochociński, instruktor dźwigowy Szczecińskiego Urzędu Morskiego. On to jest tym niestrudzonym nauczycielem, przez którego ręce przeszło dotychczas około 120 nowych dźwigowych. Niektórzy z nich odnoszą sukcesy przy przeładunkach rudy i węgla, inni wydobywają wraki przy pomocy dźwigów pływających, inni wreszcie montują w brygadach nowe dźwigi.

Ob. Ochociński jest doświadczonym dźwigowym. Pracował 9 lat przed wojną, a po powrocie z niewoli — jest obrońcą Wybrzeża — wrócił natychmiast do pracy.

— Mnie mistrz uczył przed wojną inaczej niż ja to robię — powiada ob. Ochociński. — Zabierał na 3 miesiące na górę i nic tylko kazał przyglądać się pracy. Rzadko kiedy coś objaśnił, pokazał. Mimo, że ukończyłem uprzednio szkołę rzemieślniczą, było mi bardzo ciężko nauczyć się jeździć. Dziś natomiast kandydat na dźwigowego uczy się przez cztery miesiące teorii, później przez miesiąc jeździ, a dopiero potem ma egzamin.

Na pytanie, czy dobrze jeżdżą jego uczniowie, odpowiada krótko:

— Ho! Ho! — a uśmiech zadowolenia wykwita na ogorzałej od wiatrów, pomarszczonej twarzy doświadczonego dźwigowego, odznaczonego za swą pracę Orderem Sztandaru Pracy II klasy.

*

Nasz specjalny wysłannik w rozmowie z przodownicą pracy portu szczecińskiego — spawaczka Jadwigą Rzeszot. fot. WAF — Uklejewski



Z Duńczycy udajemy się na budowę nabrzeza Czechosłowackiego. Już z daleka słychać sapanie potężnego kafara i miarowe postękiwanie wbijanego żelbetowego pala. Opodal grupa robotników przeprowadza montaż zbrojenia do betonowania kolejnej sekcji nabrzeża.

Wśród zatrudnionych tu robotników SPB, Wydział Robót Morskich, nie brak i kobiet. Jedną z nich, spawacza, pracującą przy spawaniu ścianki Larsena, zastajemy z palnikiem w ręku. To Jadwiga Rzeszot, należąca do najwydajniejszych wśród spawaczy, wyrabiająca około 300% normy.

Jadwiga Rzeszot, córka robotnika z Podlesia k/Radomia, zaczęła swą karierę, jak i większość pracowników SPB, z łopatą w ręku. Był to styczeń 1948 roku. W maju br. postanowiła, przy wydatnej pomocy Rady Zakładowej, spróbować spawania, co się całkowicie powiodło. Dziś Jadwiga Rzeszot nie tylko nie ustępuje w pracy spawaczom — mężczyznom, ale wyniki przez nią osiągane są dla ogółu pracowników bodźcem do dalszego zwiększania wydajności. Toteż nabrzeże Czechosłowackie rośnie, jak na drożdżach.

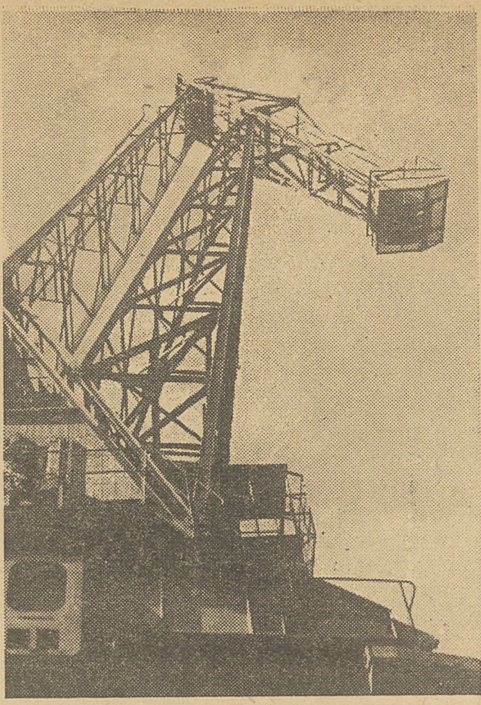
*

Po raz trzeci spotykamy Czechów w Szczecinie zupełnie inaczej. Pierwsze — to był tranzyt, drugie — nabrzeże. Po raz trzeci spotykamy ich na wodzie, na holowniku, otoczonym ładownymi rudą barkami.

Przypomniał mi się rok ubiegły i owacyjne powitanie w Szczecinie holownika „Prezydent Benesz". Dziś... Dziś jest już czeskich holowników niemal 10 i kilkadziesiąt barek. Poza rudą wożą one węgiel, czeskie wyroby kaolinowe itp. Czechosłowacka Żegluga na Odrze, rozwija się pomyślnie, współpracując ściśle z Państwową Żeglugą na Odrze, z którą jest organizacyjnie złączona. Współpraca ta objawia się i w tym, że bardzo często słyszy się na czeskich barkach najczystszą polszczyznę. To polskie załogi szkolą swych czeskich braci w pracy odrzańskich wodniaków.

*

Kiedy w r. 1945 Państwowa Żegluga na Odrze rozpoczynała pracę, oddano jej do dyspozycji ponad 1 000 zatopionych jednostek, oraz zdewastowane stocznie i warsztaty remontowe. Do natychmiastowej eksploatacji nadawało się zaledwie 6 holowników, 2 barki motorowe i 24 barki bez napędu. A dziś? Cyfry mówią za siebie. Uruchomiono wiele holowników i barek, które coraz lepiej pracują w przewozach. Gdy w roku 1945 przewieziono około 15 tys. ton, a w roku 1946 ponad 50 tys. ton, to już w roku następnym, mimo niskiego stanu wody — około 100 tys. ton.



fot. WAF — Uklejewski

Jeden z licznych nowozmontowanych w porcie szczecińskim dźwigów bramowych. Dźwigi te są pięknym symbolem przyjaźni trzech bratnich narodów — Polski, Czechosłowacji i Węgier: według polskich planów konstrukcje stalowe wykonały czeskie huty zaś motorów elektrycznych dostarczyły węgierskie fabryki.

Cyfra to wzrosła w roku bieżącym niemal siedmiokrotnie, stanowiąc 13% obrotów Szczecina!

Plan 6-letni przewiduje poważny wzrost żeglugi odrzańskiej, aż do zdolności przewozowej 1 600 tys. ton w roku 1955. Wielką uwagę poświęcono też renowacji i rozbudowie taboru, co przeprowadzone zostanie na stoczniach krajowych.

Wysokie przewozy osiągnięto dzięki szeroko stosowanemu współzawodnictwu pracy, w którym przoduje holownik „Kmicic" ze 140% wykonanego planu, przed holownikiem „Odra" 127% planu. Wśród barek pierwsze miejsce zajmuje barka 624 — 127% i barka 600 — 115%.

*

Podczas przejazdu przez port spostrzegliśmy stojący przy jednym z pomostów statek z ledwie widocznym napisem „Aleksandra". To własność spółdzielni marynarskiej „Żegluga Morska". Statek ten, załadowany częściowo cementem, ma być wkrótce przeholowany na dok do remontu. Otrzymał on nazwę „Bosman Kaleta". Druga jednostka częściowo już wyremontowana, to „Kapitan Kosko" (ex „Rose"). Statek ten o mało nie stał się powodem zniszczenia mostu pod Podejuchami. Oto wycofujący się ze Szczecina hitlerowcy zdjęli z niego nadbudówki i wraz ze statkiem „Ruhr" oraz dużą barką wyciągnęli pod most, gdzie zatopili między brzegiem a pierwszymi filarami. Zmieniło to bieg Odry, która zamuliła statki, żłobiąc za to głębokie, niemal 14-metrowe koryto pod filarami, którym zagroziła podmyciem a następnie zawaleniem się mostu. Szybka akcja ze strony Polaków uratowała nie tylko most ale i statek, który po remoncie będzie obsługiwał komunikację między małymi portami naszego wybrzeża.

*

Gdy mowa o wydobywaniu wraków, niesposób pominąć Państw. Przedsiębiorstwa Robót Podwodnych i Czerpalnych. Zrobiło ono bardzo wiele dla Szczecina. Wybagrowanie nowego basenu do przeładunków masowych, usunięcie tysięcy m^3 ziemi i wielu mniejszych wraków w całym porcie oraz na zalewie Szczecińskim, pogłębienie basenów i toru wodnego do głębokości odpowiedniej dla jednostek pełnomorskich — to dzieło PPR C i P w Szczecinie.

*

Zbliża się zima, czwarta od chwili uruchomienia portu. Trzy poprzednie port przeszedł rozmaicie. Najcięższa była pierwsza, tym przykrzejsza, że nie było lodołamaczy, które pozwoliłyby na utrzymanie komunikacji wewnątrz portu. Później przyszły lodołamacze „Posejdon" i „Swarożyc", pomagał też słynny radziecki lodołamacz „Jermak".

Trzeba Wam bowiem wiedzieć, Czytelnicy, że Szczecin w czasie zimy może być całkowicie zablokowany przez lody, zwłaszcza jeśli wieją wiatry północne lub południowe. U ujścia Odry i przy wejściu do kanału morskiego w Świnoujściu powstają wówczas zwały lodu. Aby temu przeciwdziałać, ustalono, że oba posiadane przez port szczeciński lodołamacze — „Swarożyc" i „Posejdon" pracować będą osobno, łamiąc lód — jeden od strony Świnoujścia w kierunku Szczecina, drugi zaś ze Szczecina w kierunku Świnoujścia.

Ponieważ oba wymienione wyżej lodołamacze nie mogłyby spełniać swych zadań podczas ostrych zim, myśli się już o uzupełnieniu taboru portowego jednostką, która zdolna byłaby kruszyć lód do grubości 1 m 40 cm.

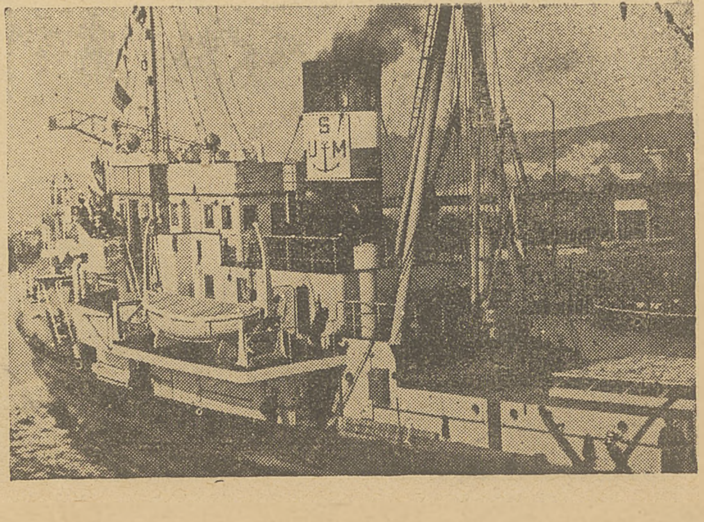
*

Tak oto żyje dziś i rozwija się, potężnieje nasz trzeci wielki port morski, wracający dzięki władzy ludowej do należnego mu przodującego miejsca wśród portów bałtyckich.

STANISŁAW WOLIŃSKI

Parowy kafar zabija w ziemię elementy ścianki szczelnej Larsena. Zdjęcie z prawej przedstawia nasz lodołamacz „Swarożyc", który w okresie letnim pracował jako statek ratowniczy. fot. K. Komorowski





ŻYCIORYS BOHATERA

Konstanty Rokossowski urodził się w roku 1896 w Warszawie, w rodzinie maszynisty kolejowego Ksawerego Konstantego Rokossowskiego. Nie lekko żyło się robotnikowi polskiemu w tych czasach carsko - kapitalistycznych. Stary Rokossowski, który prócz syna miał jeszcze do wykarmienia dwie córki — Marię i Helenę, wszystkie swoje marzenia o lepszym jutrze skupił na dążeniu, by swojemu jedynakowi, Kostkowi, pomóc „wyjść na ludzi". Posyłał więc chłopaka do Szkoły Technicznej Łaguny, która mieściła się przy ulicy Świętokrzyskiej 25, i aby dziecku było do szkoły bliżej, przeniósł się z odległej Pragi na ul. Marszałkowską 117.

Szybko jednak skończyło się pogodne dzieciństwo Kostka Rokossowskiego. Ojciec, ciężko kontuzjowany w katastrofie kolejowej i pozbawiony jakiejkolwiek opieki socjalnej, zmarł w roku 1904 i pochowany został na cmentarzu Powązkowskim. Do mieszkania Rokossowskich zajrzała nędza. Wkrótce zmarła i siostra Maria. Rodzina przenosi się do tańszego mieszkania na Mariensztat. Matka, nauczycielka spod Pińska, pozbawiona możliwości nauczania, chwyta się pracy ręcznej i przyjmuje do domu roboty trykotarskie z fabryki pończoch. Siostra Helena — żyjąca po dziś dzień w Warszawie — zaczyna pracować w wytwórni sztucznych kwiatów.

Młodociany Kostek Rokossowski zaczyna pracować w fabryce trykotarskiej przy ul. Szerokiej, w tej samej, gdzie pracowała matka. W poszukiwaniu solidnej kwalifikacji przerzuca się jednak wkrótce na inną robotę. Pracuje w Warsztatach Kamieniarskich majstra Wysockiego na Pradze. Silny, zręczny i zdolny chłopak szybko nabywa umiejętności rzeźbiarza w granicie i marmurze. Kiedy warsztat Wysockiego uzyskuje robotę przy budowie mostu Poniatowskiego na Wiśle, Kostek Rokossowski jest jednym z najzręczniejszych kamieniarzy, obciosywujących granitowe części mostu.

Jest rok 1912. Po krwawej masakrze robotników rosyjskich nad Leną, w dalekiej Syberii, ogarnia całe imperium carskie potężna fala strajków i manifestacji.

Płomień walki ogarnia również robotników Warszawy. Młodociany Rokossowski wraz z towarzyszami pracy bierze udział w potężnej demonstracji robotników warszawskich. Następuje szarża carskich żandarmów. Pod ich ciosami pada chorąży demonstracji. Sztandar, czerwony sztandar robotniczy, symbol nieugiętej walki o wolność jest zagrożony! Jednym skokiem dopada Kostek sztandaru. Chwyta za drzewce, energiczne pociągnięcie — i oderwany od drzewca sztandar już jest w ręku Kostka, już znika pod bluzą na piersiach chłopca. W tej chwili ciężka łapa żandarma spada na jego ramię.

Następują ponure miesiące w celi więziennej na Pawiaku — rozjaśnione jedynie rozmowami ze starszymi towarzyszami doli, którzy młodemu robotnikowi zaczynają objawiać prawdę walki klasowej o lepszą przyszłość ludu i ojczyzny.

Po wyjściu z więzienia Kostek wraz z całym warsztatem kamieniarskim Wysockiego przenosi się do Grójca pod Warszawę. Tutaj w 1914 roku zostaje powołany, jak wszyscy jego rówieśnicy w wieku poborowym, do wojska carskiego. Jest żołnierzem, później podoficerem Kargopolskiego Pułku Dragonów. Tutaj dociera do świadomości Konstantego Rokossowskiego głos socjalizmu, głos Lenina i Stalina.

Cóż dziwnego, że na pierwszy zew rewolucji Rokossowski staje w jej szeregach? Rozumie przecież, że tu na polach walk rewolucyjnych o władzę radziecką rozstrzygają się również losy Polski. To przecież Rewolucja Radziecka proklamowała głośno i bez zastrzeżeń niepodległość Polski. Rozumie więcej — że sprawa Rewolucji Październikowej jest sprawą ludzi pracy na całym świecie, że wyzwolenie ludu rosyjskiego z jarzma kapitalistycznego zapowiada również — wcześniej lub później — wyzwolenie ludu polskiego. Rokossowski jest jednym z wielu tysięcy Polaków, którzy czynnie stanęli w szeregach rewolucji, głosząc, że „sprawa walk rewolucyjnych w Rosji jest naszą sprawą", i ślubując „walczyć w imię Republiki Rad za sprawę socjalizmu i braterstwa ludów".



W dniach Wielkiej Rewolucji Październikowej Konstanty Rokossowski wraz z innymi rewolucyjnymi żołnierzami przekształca swój pułk w jednostkę Czerwonej Gwardii. Pod koniec 1919 roku dawny robotnik kamieniarski z Warszawy jest już dowódcą 30 kawaleryjskiego pułku Armii Czerwonej. Jego pułk bije się z wrogami Rewolucji, rosnąc w siłę dzięki miejscowym partyzantom.

Rewolucja zwyciężyła. Ale syn robotniczej Warszawy, żołnierz Rewolucji Socjalistycznej Konstanty Rokossowski dobrze rozumie, że pierwsze w dziejach państwo socjalistyczne — drogowskaz dla mas ludowych całego świata — nie jest wolne od niebezpieczeństwa, dopóki istnieje otoczenie kapitalistyczne. Pozostaje więc w Armii Czerwonej i pracuje nad umocnieniem i rozbudową sił zbrojnych, stojących na straży państwa robotników i chłopów — dumy i nadziei mas ludowych całego świata.

Jakby przeczuł, że armia rewolucji, której oddał swe siły i zdolności, przyniesie kiedyś wyzwolenie Polsce i rozbijając siły faszystowskie umożliwi jej wkroczenie na drogę socjalizmu! — Jakby przewidział, że to wszystko, co zawdzięcza radzieckim szkołom wojskowym i nieprześcignionej radzieckiej myśli wojskowej — swoją ogromną leninowsko - stalinowską wiedzę wojskową, swój wysoki kunszt bojowy, swoje znakomite umiejętności bicia i pokonywania wroga — będzie mógł oddać na usługi walczącej o wolność i powstającej do nowego, socjalistycznego życia ojczyzny!

Pracuje wiele i uczy się chciwie. W r. 1925 kończy ze znakomitymi wynikami Wyższą Szkołę Wojskową, a w roku 1929 — Wyższe Akademickie Kursy Sztabu Generalnego. W chwili wybuchu wojny radziecko - niemieckiej Konstanty Rokossowski dowodzi korpusem pancernym w stopniu generał-majora.

Wykorzystując czynnik zdradzieckiego zaskoczenia oraz początkowej przewagi sprzętu technicznego potężne zagony hitlerowskie zmierzały ku sercu państwa socjalistycznego — Moskwie.



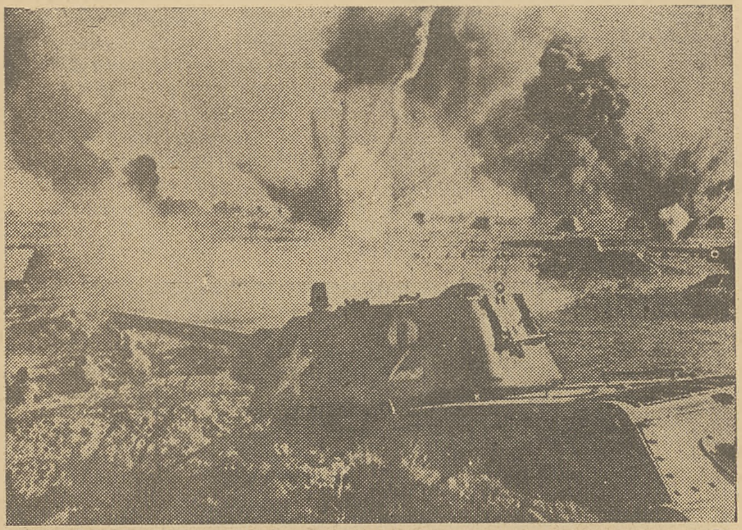
Ale w Moskwie był Stalin, a w Armii pod jego genialnym kierownictwem znakomici dowódcy, wychowankowie stalinowskiej strategii i taktyki. Wśród nich również gen. Rokossowski.

Jeden z najbardziej odpowiedzialnych odcinków, obronę szosy prowadzącej z Wołokołamska do Moskwy, powierzył Stalin 16 armii, dowodzonej przez gen. Rokossowskiego. Od połowy października do końca listopada armia Rokossowskiego bohatersko odpierała wściekłe ataki potężnie opancerzonej, tak zwanej „północnej grupy uderzeniowej" nieprzyjaciela.

W czerwcu 1942 roku bohater spod Moskwy, gen. lejtenant Rokossowski zostaje mianowany dowódcą Frontu Briańskiego. Ponieważ jednak na tym odcinku panuje wówczas względna cisza, zostaje w dwa miesiące później przeniesiony przez Kwaterę Główną na stanowisko dowódcy Frontu Dońskiego, przed którym stanęło właśnie zadanie wzięcia udziału w operacji stalingradzkiej.

19 listopada wojska Frontu Dońskiego pod dowództwem gen. Rokossowskiego ruszyły z rejonu na północ od Stalingradu ku południowi, pierwszego dnia natarcia przełamały obronę niemiecką, przebyły w ustawicznych walkach około stu kilometrów i połączyły się z jednostkami pancernymi, idącymi jednocześnie od połu-





dnia. W ten sposób zgrupowanie wojsk niemieckich pod Stalingradem zostało zamknięte stalową obręczą.

Następne zadanie — rozbicie i zniszczenie otoczonych wojsk — powierzył Generalissimus Stalin generałowi Rokossowskiemu. Zadanie to zostało wykonane po mistrzowsku. 2 lutego 1943 roku przedstawiciel Kwatery Głównej marszałek Woronow i dowódca operacji gen. Rokossowski mogli zameldować Stalinowi o całkowitym rozbiciu niemieckiego zgrupowania stalingradzkiego.

Tego zimowego poranka mógł pogromca hitlerowców spod Stalingradu powiedzieć sobie: dziś zostały położone podwaliny pod wyzwolenie Warszawy.

Rokossowski jest dowódcą i bohaterem wielu ciężkich walk o rozstrzygającym znaczeniu. Jako dowódca Frontu Centralnego bohatersko wytrzymuje wraz ze swymi żołnierzami w roku 1943 pod Kurskiem potężną próbę rozpaczliwej ofensywy hitlerowskiej. Mistrzowsko wykonuje plan stalinowski, Rokossowski przechodzi od obrony do działań zaczepnych, zmusza Niemców do cofania się, wyzwala północne tereny Ukrainy, osiąga ze swoimi wojskami Dniepr i tworzy pierwsze przyczółki na jego zachodnim brzegu.

Pod koniec 1943 roku gen. Rokossowski mianowany zostaje dowódcą I Frontu Białoruskiego. Na czele wojsk tego frontu bierze udział w wyzwoleniu Białorusi. Otacza i niszczy bobrujskie zgrupowanie hitlerowców, wyzwala Słuck, Stołpce i Nieśwież, współdziała w natarciu na Mińsk, dociera do Prypeci, stąd zawraca na południe, 6 lipca 1944 roku wyzwala Kowel i na czele swoich wojsk idzie niepowstrzymanie na Bug — do Polski.

Oficerowie i żołnierze Pierwszej Armii WP — weterani ostatniej wojny — dobrze pamiętają okres szkolenia jednostek na ziemiach wyzwolonej Ukrainy. Był to rok 1944. I Armia podporządkowana została operacyjnie dowództwu I Frontu Białoruskiego i częstym gościem w jednostkach polskich był — Rokossowski.

Dumna była I Armia z takiego dowódcy frontu. Rodak — jednym z czołowych dowódców radzieckich, człowiek bliski Stalinowi! Łatwo wyobrazić sobie, jak przyjęli żołnierze polscy wiadomość, że to pod jego właśnie dowództwem będą forsować Bug i wyzwalać ziemię ojczystą.

Rozkaz Stalina brzmiał — naprzód, naprzód, naród polski czeka!

22 lipca gen. Rokossowski na czele wojsk I Frontu Białoruskiego wyzwala Chełm. Tego samego dnia na tym pierwszym skrawku wyzwolonej ziemi polskiej konstytuuje się pierwsza władza ludowego państwa — Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego. Spełniła się wiara całego świadomego życia Konstantego Rokossowskiego. Armia kraju socjalistycznego, armia, w którą wierzył i której oddał trzydzieści lat swego życia, umożliwiła jego ojczyźnie wyzwolenie nie tylko z jarzma obcego najazdu, ale i z ucisku rodzimego kapitalisty.

W końcu 1944 roku Marszałek Konstanty Rokossowski obejmuje dowództwo II Frontu Białoruskiego i otrzymuje zadanie współdziałania w uderzeniu na Prusy Wschodnie.

Marszałek Rokossowski rozpoczął natarcie 14 stycznia 1945 roku. W pięć dni potem wyzwolona została Mława, Działdowo i Płońsk, potem Olsztyn i Malborg, a bardziej na zachód — Toruń.

Jednocześnie lewe skrzydło wojsk Marszałka Rokossowskiego ruszyło wzdłuż Bałtyku, wyzwalając Elbląg, Grudziądz, wreszcie Gdynię i Gdańsk oraz Koszalin i Szczecin. W walkach o Gdynię i Gdańsk brała udział pod dowództwem Marszałka Rokossowskiego Brygada Pancerna im. Bohaterów Westerplatte.

Wspaniały szlak bojowy bohaterskiego Marszałka zakończył się na Łabie. Po zakończeniu wojny Marszałek Rokossowski objął dowództwo północnej grupy wojsk radzieckich.

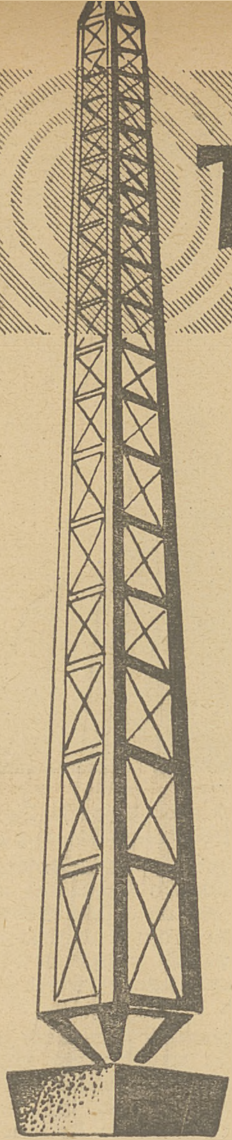
Marszałek Konstanty Rokossowski został przez rząd radziecki dwukrotnie odznaczony zaszczytnym tytułem Bohatera Związku Radzieckiego, pięciokrotnie Orderem Lenina, sześciokrotnie Orderem Czerwonego Sztandaru. Rząd polski nadał Marszałkowi Konstantemu Rokossowskiemu najwyższe odznaczenia państwowe: order Grunwaldu I klasy, Virtuti Militari I klasy z gwiazdą oraz medale Za Warszawę, Za Odrę i Nysę, Za Zwycięstwo. Odznaczony jest również mongolskim orderem Czerwonego Sztandaru, francuską Legią Honorową I klasy oraz gwiazdą „Grand Officier", angielskim krzyżem komandorskim Łaźni z Gwiazdą, amerykańskim orderem „Legion of Merit" oraz duńskim Krzyżem Chrystiana X.

Z uczuciem głębokiej radości i dumy wita dziś naród polski na czołowym stanowisku jednego ze swoich najlepszych synów, żołnierza Rewolucji Radzieckiej, sławnego dowódcę stalinowskiej szkoły, pogromcę faszyzmu hitlerowskiego, wyzwoliciela ogromnych połaci ziemi polskiej.

Naród nasz widzi w Marszałku Rokossowskim uosobienie najlepszych cnót żołnierskich i najświetniejszych tradycji polskich walk wolnościowych „za naszą i waszą wolność", widzi w nim żywe ucieleśnienie wieloletniego ideowego sojuszu polskiej i rosyjskiej klasy robotniczej oraz polsko - radzieckiego braterstwa broni.

Całym swoim życiem rewolucjonisty i żołnierza Marszałek Konstanty Rokossowski dobrze zasłużył się sprawie wolności ludów, dobrze zasłużył się narodowi polskiemu.

TU GDYNIA-RADIO



Zdarzyło się może nie jednemu z Was, młodzi Czytelnicy, usłyszeć w Waszym radioodbiorniku następujące na przykład słowa:

— Gdynia — Radio woła m/s „Gen. Walter"... Gdynia — Radio woła m/s „Gen. Walter"...

Cóż to za Gdynia — Radio? I po cóż woła m/s „Gen. Walter"?

*

Zacznijmy od początku. Wyobraźcie sobie, że cofnęliście się w czasie i żyjecie 200 lat temu, mieszkacie w prastarym Gdańsku, macie ojca, który jest marynarzem i pływa na jakimś kupieckim brygu. Rok temu wyszedł on w morze i od pewnego czasu nie macie o nim żadnej wieści. Był w Kopenhadze, był w Londynie i ślad po nim zaginął. Ostatnie wieści, sprzed pół roku, przywieźli marynarze, którzy go tam spotkali. Lecz co dalej? Dokąd wysyłać listy, aby się czegoś o jego losie i o losie statku dowiedzieć? Trzeba czekać. Może go ktoś w drodze spotka i przekaże do Gdańska wiadomość. Jeśli się tak nie stanie, będziecie niecierpliwie oczekiwać ojcowego powrotu. Jak długo?...

Lecz czas nieubłaganie biegnie naprzód. Dnia 24 marca 1896 roku rosyjski uczony A. S. Popow zademonstruje w gmachu Rosyjskiego Towarzystwa Naukowego nowy tajemniczy aparat, przy pomocy którego nada on pierwszy w świecie radiogram.

Z biegiem czasu wynalazek rosyjskiego uczonego rozwinie się wspaniale, jako niezbędny środek łączności nie tylko na lądzie ale i na morzu. Pozwoli on statkowi na utrzymanie stałej łączności ze swym portem macierzystym. Więcej — pozwoli statkowi wzywać skutecznie pomocy w razie niebezpieczeństwa, pozwoli dzięki łączności między statkami pośpieszyć z natychmiastową pomocą zagrożonemu. Pozwoli na ostrzeganie statków o spotkanych pływających wrakach, górach lodowych, minach itp.

*

Wracamy wreszcie do dzisiejszej rzeczywistości. Ojciec Wasz pływa na pięknym motorowcu „Generał Walter". Czekacie na list od niego, lub oczekujecie jego powrotu do Gdyni czy Gdańska. Czy wiecie, że mając w domu telefon, możecie rozmawiać z ojcem, który jest o setki mil od polskiego portu tak dobrze, jakby był w Gdańsku i rozmawiał z Wami telefonicznie z sąsiedniej ulicy?

Pomoże Wam w tym Gdynia — Radio, pocztowy urząd radiotelegraficzny, utrzymujący stałą łączność radiową ze statkami na morzach. W tym celu posiada on specjalne radiowe stacje nadawczo - odbiorcze, pracujące na falach średnich i długich. Jedną z takich stacji usłyszeliście właśnie w Waszym odbiorniku w chwili, gdy nawiązywała łączność z „Gen. Walterem".

Czy chcecie z tym statkiem rozmawiać? Podnieście więc słuchawkę Waszego aparatu telefonicznego, wywołajcie w Gdyni „Międzymiastową" i poproście o połączenie z m/s „Gen. Walter". Po kilkunastu minutach otrzymacie połączenie i będziecie rozmawiać. Nim to nastąpi...

*

...dyżurny radiotelegrafista, pracujący na średniofalowej stacji radiowej — SPH — włącza swój aparat nadawczy i poczyna wołać na fali 600 m — m/s „Gen. Walter". Wstępna rozmowa odbywa się systemem kreskowo-kropkowym i wygląda w książce telegramów tak:

— SPEL SPEL SPEL de SPH SPH SPH qtc qsw 8230 kc/s...

Po chwili w kontrolnym głośniku rozlega się pisk kropek i kresek, a ręka dyżurnego radiotelegrafisty zapisuje:

— SPH de SPEL qrv...

Obie te notatki w „ludzkim języku" znaczą:

— „M/s „Gen. Walter" m/s „Gen. Walter" m/s „Gen. Walter" woła Was Gdynia-Radio Gdynia-Radio Gdynia-Radio mam dla was telegram, przechodzę na falę 36 m..." oraz:

— „Gdynia-Radio odpowiada m/s „Gen. Walter" jestem gotów do odbioru..."

*

Zadźwięczał dzwonek Waszego aparatu telefonicznego. To Gdynia — Międzymiastowa łączy Was ze statkiem. Słyszycie głos dyżurnego stacji fonicznej z Gdynia-Radio a w chwilę później mówi już dyżurny radiooperator „Gen. Waltera". Rozmawiacie z kimś, odległym od Was o setki a może tysiące kilometrów.

*

Nie myślcie jednak, że Gdynia - Radio istnieje tylko po to, aby umożliwiać prywatne rozmowy ze statkami na morzu. To jest tylko niewielki fragment jego pracy.

Gdynia - Radio ma przede wszystkim za zadanie utrzymywać morską komunikację radiotelegraficzną, a więc być w kontakcie z naszymi i zagranicznymi statkami, przekazywać im polecenia od armatora czy maklera, przyjmować wiadomości od kapitanów oraz pośredniczyć w międzynarodowej komunikacji radiotelegraficznej, o ile odbywa się to w jej zasięgu.

Nie ma dziś statku, który nie posiadałby na pokładzie własnej stacji radiowej nadawczo - odbiorczej. Każda taka stacja posiada własny znak wywoławczy czteroliterowy, składający się z dwóch części. Pierwsza część, dwuliterowa — to znak rozpoznawczy państwa, do którego statek należy, druga to znak statku. Tak więc wszystkie jednostki naszej floty handlowej i pomocniczej mają jako znak państwowy litery SP — to znaczy Polska — oraz znak własny np. EL — m/s „Gen. Walter" (SPEL), EE — m/s „Batory" (SPEE).

Aby nie wprowadzać w eterze chaosu, istnieje międzynarodowa konwencja, która ustala, na jakich długościach fal mogą poszczególne stacje pracować. Postanawia też ona, że dla porozumienia się w razie niebezpieczeństwa służy fala o długości 600 m. Zwie się ona falą niebezpieczeństwa. Fali tej używa się także w celu nawiązywania łączności. Obowiązuje na niej stały nasłuch, zaś między 15 i 18 oraz 45 i 48 minutą każdej godziny na fali 600 m zapada bezwzględna cisza. Wtedy wszystkie stacje świata nasłuchują, czy ktoś na morzu nie woła pomocy.

Jest jeszcze jedna fala niebezpieczeństwa — 181 m, zwana też rybacką, gdyż pracują na niej najczęściej stacje radiotelefoniczne statków rybac-

— Jestem w tej chwili w zatoce Kilońskiej. Wiozę ponad sto ton śledzia — melduje swemu przedsiębiorstwu przez radiotelefon szyper traulera rybackiego. fot. K. Komorowski



kich. I tu także obowiązuje stały nasłuch a przez 5 minut po każdej pełnej godzinie panuje na niej bezwzględna cisza.

Ustalono, że w wypadkach niebezpieczeństwa — pojawienie się miny, wraku czy zerwanej boi — statek, który to spostrzeże, wysyła w eter następujący sygnał:

— TTT TTT TTT — a potem podaje otwartym tekstem rodzaj i pozycję niebezpieczeństwa. Nikt takiego telegramu nie kwituje i zwie się on okólnikiem, w języku radiotelegrafistów „cq".

Jeśli statek został uszkodzony i grozi mu zatonięcie, używa sygnału większego niebezpieczeństwa:

— XXX XXX XXX — po czym podaje rodzaj uszkodzenia i swe położenie. Jeśli zaś zaczyna tonąć, wysyła w przestrzeń sygnał:

— SOS SOS SOS!

*

Znajdujemy się w tej chwili obok pracującej stacji SPH. Jest godzina 16.16. Stacja nastawiona na 600 m a dyżurny radiotelegrafista słucha, czy ktoś przypadkiem nie wzywa pomocy. Panuje bezwzględna cisza.

Lecz po dwóch minutach już ktoś woła:

— „SPH SPH SPH de SDJN SDJN SDJN qtc qsw 454 kc/s..." znaczy to, że duński statek s/s „Nordia" pragnie nadać dla SPH telegram i przechodzi na falę roboczą 660 m. Biegnie w eter odpowiedź:

— „SDJN de SPH qrv..." — i po chwili ołówek notuje już w książce tekst telegramu, a na jej zakończenie pokwitowanie odbioru i podziękowanie nadawcy.

Obok SPH pracuje tak zwany perforator. Wyglądem zewnętrznym przypomina on maszynę do pisania i służy do zanotowania na wstędze papieru tekstów telegramów w postaci systemu dziurek. Taką podziurkowaną taśmę zakłada się do aparatu, zwanego „Whistonem", który zamienia w swym precyzyjnym wnętrzu wszystkie dziurki na szereg kropek i kresek i wysyła je w tej formie w eter. „Whistonów" używa się dla szybszego nadawania — ponad 500 znaków na minutę, kiedy ręka ludzka osiąga zaledwie około 150. Odczytać z taką szybkością nadawany tekst potrafi tylko aparat, zwany „rekorderem".

*

Gdy się mówi o Gdynia-Radio, niesposób pominąć jego udziału w ratowaniu tonących u naszych wybrzeży statków. Pamiętacie awarię „Orkana", który osiadł na mieliźnie w pobliżu Ustki? Gdynia-Radio powiadomiło wówczas Kapitanat Portu w Gdyni, skąd wysłano na ratunek holowniki oraz utrzymywało z „Orkanem" łączność aż do chwili rozpoczęcia akcji ratunkowej. W kilku innych wypadkach również pośpieszono na czas z pomocą dzięki sprawnemu funkcjonowaniu Gdynia - Radio...

*

Dyżurujący przy SPA operator zamienił się naraz w słuch. Pokręcił gałką kondensatora strojeniowego, poprawił siedzące na uszach słuchawki i zastygł z ołówkiem w ręku nad otwartym blokiem.

Coś się musiało dziać w eterze ważnego. Po chwili ręka ruszyła, pisząc szybko słowo po słowie. To norweski tramp s/s „Hardanger" nadawał „cq" — okólnik do wszystkich stacji. Prosił o udzielenie porady lekarskiej. Podczas ostatniego sztormu jeden z marynarzy uległ wypadkowi i złamał rękę. Kość przeszyła mięsień i skórę, wychodząc na wierzch. Rana krwawiła bez przerwy.

Operator wstał od stołu, podszedł do telefonu i wykręcił na tarczy numer 17-85. Zgłosił się dyżurny lekarz Morskiego Urzędu Zdrowia. Wysłuchał krótkiej relacji i podyktował pytanie dla s/s „Hardanger".

Znów pobiegły w eter kreski i kropki, LCNI (znak wywoławczy norweskiego statku) dał po chwili odpowiedź, którą natychmiast przetelefonowano lekarzowi. Ten po dłuższym namyśle orzekł, że musi być dokonana natychmiastowa operacja. Niestety okazało się, że statek norweski posiada tylko sanitariusza i że trzeba wezwać najbliżej znajdujący się statek z lekarzem na pokładzie, aby pośpieszył z pomocą potrzebującemu. Tak się też stało.

— Cq cq cq de SPA SPA SPA — s/s „Hardanger" (LCNI) znajduje się w pozycji NN potrzebuje bezwzględnie pomocy chirurga celem przeprowadzenia natychmiastowej operacji. Wszystkie statki mające na pokładzie chirurga i znajdujące się w pobliżu s/s „Hardanger" są proszone o udzielenie natychmiastowej pomocy — Gdynia - Radio.

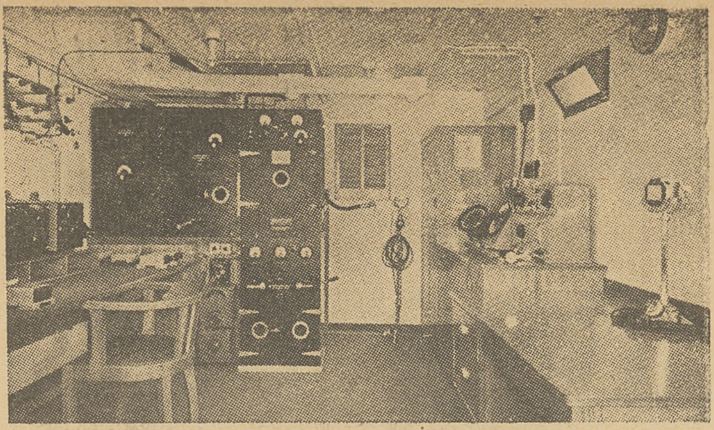
Perforator szybko uporał się z tym tekstem, a „Whiston" nastawiony na szybkość 120 znaków na minutę począł ją nadawać raz po raz. Gdyński „cq" nie pozostał bez echa. Usłyszał go m/s „Saga" szwedzki „pasażer", który był najbliżej. Powiadomił on Gdynia-Radio, że śpieszy na pomoc, prosząc równocześnie o powiadomienie s/s „Hardanger". Krótkie „dziękuję" Norwega było milsze dyżurnemu radiotelegrafiście niż największa premia.

*

Jeśli kiedyś usłyszycie w swym odbiorniku sygnał wywoławczy SPH, SPC czy SPJ, wiedzcie, że to pracuje Gdynia - Radio, gotowe w każdej chwili połączyć Was ze statkiem na morzu, nadać do niego telegram czy wreszcie usłyszawszy sygnał niebezpieczeństwa, śpieszyć jak może na ratunek potrzebującym, utrzymując z nimi kontakt i podnosząc na duchu wieścią o zbliżającej się pomocy.

Pomyślcie tylko, trzy litery — a jak wiele dobrego znaczą...

STANISŁAW WOLIŃSKI



Wnętrze radiokabiny na wielkim transatlantyku pasażerskim.

CYKL: Sławni ludzie morza

ADMIRAŁ FIODOR USZAKOW

Pisaliśmy już na tym miejscu o życiu i czynach admirałów Nachimowa i Makarowa. Obecnie pragniemy opowiedzieć Wam o życiu i czynach admirała Fiodora Uszakowa, zwanego przez Turków, których stale gromił, Uszak-Paszą.



Ten najwybitniejszy z rosyjskich taktyków wojny morskiej, wychowawca takich admirałów, jak Nachimow, Łazariew i inni, okazał się nie tylko równym ale przewyższającym sławą współczesnego mu angielskiego admirała Horatio Nelsona. Gwiazda Uszakowa nie zabłysła tak jasno jak nelsonowska dlatego tylko, że Uszakow nie spotkał się z uznaniem cara-satrapy Aleksandra I i jego rządu.

Ukończywszy szkołę Kadetów Morskich, Uszakow odkomenderowany został na Morze Azowskie, gdzie pod wodzą admirała Sieniawina przeszedł chrzest w wojnie rosyjsko-tureckiej w latach 1768—74.

Po wojnie zajął się Uszakow intensywną rozbudową rosyjskiej floty wojennej, wprowadzając wiele ważnych inowacji i udoskonaleń w budowie okrętów. Odbył on cały szereg dalekich rejsów na trasie Kronsztadt — Morze Czarne, z których doświadczenia natychmiast wykorzystywał w szkoleniu, a następnie w nowej wojnie z Turcją, która wybuchła w 1787 roku.

Zaraz na początku wojny flota turecka zaatakowała znienacka na pełnym morzu Rosjan, starając się ich rozbić. Atak nie powiódł się jednak, gdyż Uszakow odparł go luźnym szykiem, bez rozwijania się do boju. Ta nowa taktyka pozwoliła mu później wiele razy gromić nieprzyjaciela. Uszakow nie trzymał się starych, skostniałych zasad wołowania stosowanych we flotach zachodnio-europejskich. Odważny i śmiały odnosił zawsze sukcesy unikając zbędnych strat, jakie powstawały przy rozwijaniu szyków i atakowaniu starym sposobem. Tym właśnie górował nad Nelsonem.

Swoją taktykę przyswoił Uszakow podwładnym, dzięki czemu łatwo zwyciężał raz po raz przeważające siły tureckie. Pobił on Turków w roku 1788 opodal wyspy Fidoniksi, a następnie 8 lipca 1790 roku w Cieśninie Kerczeńskiej rozbił turecką flotę desantową, złożoną z 54 okrętów, podczas gdy sam miał tylko 33 jednostki. W dwa miesiące później znów rozbił Turków tym razem między Tendrą a Hadżibejem, atakując bezpośrednio z biegu zakotwiczone na redzie jednostki tureckie.

Największym jednak sukcesem Uszakowa była bitwa pod Kalikarią, jaka rozegrała się w lipcu 1791 roku. Uszakow wszedł prosto z morza między brzeg a stojącą w zatoce całą flotę turecką i nie bacząc na artylerię brzegową natychmiast zaatakował. Mimo dwukrotnej przewagi Turków, zadał im w czasie 4-godzinnego boju bardzo dotkliwe straty.

Zmieniła się karta dziejów. Turcja z wroga stała się przyjacielem, by wspólnie z Rosją walczyć przeciw Napoleonowi, a admirał Uszakow został dowódcą wspólnej floty. W wojnie tej miał z nim współdziałać również Nelson. Poznał on bardzo szybko wartości Uszakowa i bojąc się wzrostu jego sławy, utrudniał mu prowadzenie niektórych operacji. „Nigdy nie chciałem widzieć Rosjan na zachód od Kandii (Krety)..." pisał w swych pamiętnikach. Lecz Uszakow również poznał plany Nelsona co najlepiej ilustruje jedna z jego wypowiedzi: „Anglicy chcieli rozproszenia naszej floty i odciągnięcia jej od działań przeciwko Napoleonowi...". Ale Uszakow odciągnąć się nie dał.

W bitwie z Francuzami w 1798 roku zdobył Cerigo, a następnie Kefalonię, Zante, Santa Maria a w końcu Korfu wraz z 20 okrętami francuskimi, oczyszczając całe Morze Jońskie. Jeden z tych okrętów, dawny angielski „Leander", został zwrócony przezeń Nelsonowi. Idąc na pomoc Suworowowi, Uszakow uderzył na płd. wybrzeża Adriatyku i zdobył w operacjach desantowych Bari, Pola, Manfredonię, Neapol a wreszcie Rzym. Wysoce humanitarny, bronił ludność tych miast przed gwałtami Turków i Anglików, zdobywając sobie jej sympatię.

Niestety, gwiazda Uszakowa nie zabłysła pełnym blaskiem. Jego czyny i sukcesy, wzrost powagi i znaczenia we flocie nie spodobały się wielu jego wysoko urodzonym zwierzchnikom, nie spodobały się i carowi Aleksandrowi I. Uszakow popadł w niełaskę i w 1807 roku musiał ze swego stanowiska ustąpić. Umarł w 10 lat później w zapadłej wiosce guberni tambowskiej.

D. ŁUCHMANOW

Pod żaglami

(ciąg dalszy)



A oto jak wyglądały stosunki na statkach w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia czyli niecałe 60 lat temu. Marynarz podpisywał kontrakt na pewien czas, nierzadko na trzy lata, nie znając bliżej ani kapitana ani załogi. Wykorzystywany był do ostatnich granic wytrzymałości nerwowej i fizycznej, źle odżywiany, marnie płatny i często bity przez dowódców. Tak przedstawiało się traktowanie marynarza w świecie kwitnącego kapitalizmu, kiedy samoobrona jaką stanowią związki zawodowe nie istniała.

Jedyną drogą była ucieczka, karana przez kapitalistyczne „prawo" z całą surowością. Marynarz podpisując umowę zdawał się tym samym na łaskę i niełaskę swego chlebodawcy i stawał się faktycznym niewolnikiem.

*

Niezwykle ciężka praca, kiepskie wyżywienie mimo postoju w porcie, pastwienie się nad marynarzami a nierzadko i pobicie przez bosmana, wreszcie groszowe uposażenie, za które nas zamustrowali w Genui, zmusiły dwóch marynarzy do dezercji z „Ozamy". Szukano ich przy pomocy policji, na szczęście bez rezultatu. Prawdopodobnie przeprawili się na jednej z miejscowych łodzi do innego portu.

Uciekł i biedny Pietro, jednak go wnet schwycili i pobili do krwi. I ja też zacząłem myśleć o ucieczce. Długo przemyśliwałem jak to zrobić, żeby nie wpaść. Wreszcie zdecydowałem się.

W niedzielę o świcie zwolniłem się na brzeg. Włożywszy na siebie trzy koszule, ubranie, dwie pary spodni, narzuciwszy płaszcz — na szczęście było pochmurno i nie rzucało się to w oczy — wyszedłem na targ. Kupiwszy tam chleba i bananów opuściłem miasto i poszedłem wzdłuż brzegu rzeki. Wędrowałem tak cały dzień i prawie całą noc. Oczywiście, wyszedłszy z miasta zdjąłem z siebie część ubrania i związawszy je w węzełek niosłem na wyciętym w lesie kiju.

Byłem niezwykle zmęczony i senny, ale strach przed żmijami i aligatorami, które włóczyły się w pobliżu brzegu dodawał mi sił.

Późno w nocy doczłapałem do jakiejś drogi, która przechodząc na drugą stronę rzeki biegła poprzez palmowy las. Przeprawiwszy się promem na drugą stronę rzeki poszedłem dalej drogą. Przykro było iść tędy nocą. Tylko patrzeć, jak wyskoczy z lasu pantera albo nadepnie się na jadowitą żmiję.

Przyszedł ranek — a ja przed sobą nie mogłem dostrzec żadnego śladu życia ludzkiego. Banany i chleb skończyły mi się dawno i głód zaczął coraz silniej dokuczać. Wreszcie około dziewiątej dotarłem do drugiej rzeki, na której brzegu znajdowała się plantacja trzciny cukrowej, należąca jak się później przekonałem, do jakiegoś Francuza.

... Wędrowałem tak cały dzień i prawie całą noc ...



Ulżyło mi na duszy. Przy plantacji był sklepik, w którym można było kupić chyba dosłownie wszystko, od prochu począwszy a skończywszy na chlebie. Tu najadłem się wreszcie do syta i umyłem. Zostawiwszy swoje rzeczy, wybrałem się do właściciela plantacji. Gruby siwy Francuz ze sterczącymi jak szczotka wąsami przyjął mnie dosyć miło. Opowiedziałem mu zmyśloną historię, że zostałem pozostawiony przez rosyjski statek z powodu febry, która nie pozwoliła mi odbywać dalszej podróży, że obecnie wyzdrowiałem i szukam pracy.

Robota znalazła się. Umówiłem się z nim, że będę malował dachy faktorii białą farbą za dwa dolary dziennie. Dachy te dawno nie konserwowane obleciały z farby i obecnie ogromnie rozgrzewały się od słońca. Obiecano mi w dodatku pokój na mieszkanie i utrzymanie

Taka okazja nigdy mi się nawet nie śniła. To nie żart zarabiać zamiast 35 franków miesięcznie — dwa dolary dziennie. Francuz jednak wiedział za co płacił. Sterczeć od rana do nocy w tropikalnym upale na rozpalonej blasze — to warte było dwóch dolarów.

Tak przeszły dwa tygodnie.

Oto jednak pewnego pięknego dnia mażę ja sobie zamaszyście wielkim pędzlem dach domu mojego gospodarza i rozglądam się wokoło spod ogromnego słomianego kapelusza. Nagle widzę — daleko, za zakrętem rzeki dym — unoszący się nad wierzchołkami palm, a za nim bramstengi jakiegoś statku. Acha, to prowadzą kogoś do nas po cukier. Zaczynam patrzeć — maszty wydają mi się znajome. Coraz bliżej podpływa holownik z żaglowcem. Oto wychodzą już zza zakrętu rzeki... Wyszli... Zamarłem: To była „Ozama"!

Pierwszym moim odruchem było uciekać nie oglądając się za siebie. Jednak potem zdecydowałem się szukać obrony u gospodarza pamiętając jego miłe obejście się ze mną w czasie pierwszej rozmowy.

Wpadłem do jego gabinetu jak wicher i zziajany opowiedziałem całą swoją historię, błagając go, by na pewien czas schował mnie gdziekolwiek. Lecz Francuz zmierzył mnie od stóp do głowy swoimi maślanymi oczyma i nie odpowiedziawszy mi ani słowa zawołał dwóch służących.

W ciągu minuty związali mi ręce i nogi szorstkim kokosowym sznurem i zamknęli w jakiejś komórce. Gdy tylko przypłynęła „Ozama" oddali mnie wprost w ręce kapitana.

Wbrew oczekiwaniu, kapitan polecił mnie natychmiast rozwiązać i dość spokojnie zapytał, dlaczego uciekłem ze statku. Drżącym ze wzburzenia głosem objaśniłem mu, że nie mogłem znieść bicia mnie przez jego brata, a ponieważ w San Domingo nie było się komu za mną ująć — zdecydowałem się na ucieczkę.

— A czy wiesz — zapytał kapitan — że musisz teraz dosłużyć do czasu oznaczonego kontraktem i przy wypłacie wiesz co dostaniesz?

I pokazał mi palcem „figę".

— Wiem — odpowiedziałem i kiwnąłem głową.

Trzeba było znów uciekać. Przecież uciekli dwaj marynarze i nikt ich nie schwytał. Czyżbym był głupszy od nich?

Pomógł mi przypadek. Załadowawszy cukier bryg nasz spłynął rzeką do miasta San Domingo i tu spostrzegłem, że rzeka, nad którą rozłożyła się plantacja, wpada do rzeki San-Domingo czego nie zauważyłem poprzednio przechodząc ją nocą.

W ten sposób zostało wyjaśnione jak „Ozama" dotarła do plantacji, która według mojego pierwotnego mniemania znajdowała się nad całkiem inną rzeką.

Znów więc byliśmy w San Domingo i doładowywaliśmy statek cygarami i tytoniem. W czasie mojej nieobecności przybył do portu trzymasztowy amerykański szkuner „Garry Weith" i wyładowawszy przywieziony ze Stanów lód zabierał się właśnie do odejścia.

W tych czasach fabrykacja sztucznego lodu była jeszcze w powijakach i lód naturalny przysypany trocinami i obłożony deskami wożono statkami z północy na południe.

Drugiego dnia po naszym przyjściu były imieniny kapitana „Ozamy". Przyszło mnóstwo gości, załodze wytoczono beczułkę wina i zaczęła się uczta. Wieczorem korzystając z ogólnego zamieszania poszedłem z wizytą na amerykański szkuner.

W kubryku przy stole siedziało czterech marynarzy w flanelowych koszulach i paląc fajki zgodnie grało w domino. Rozgadaliśmy się. Opowiedziałem nowym znajomym swoją historię. Zastanowili się.

— Wiecie co? — powiedział jeden z marynarzy. — Chodźmy do kapitana — może co z tego wyjdzie. Wypada nam pływanie w zimie i dodatkowy marynarz może się nam bardzo przydać. Nie bez kozery mamy przecież w kubryku piątą wolną koję.

Całą grupą poszliśmy do tylnego kasztelu. Tu spotkał nas bosman.

— Co się stało? — zapytał.

Marynarze zaczęli opowiadać. W tym czasie w luku schodni ukazała się siwa głowa z wygolonymi wąsami i policzkami z siwą ogromną miotłą na podbródku. To był kapitan. Księżyc oświetlał jego twarz a ja uważnie wpatrywałem się w nią, kiedy on słuchał opowiadania marynarzy.

— A no, podejdź do mnie — powiedział.

Podszedłem. Wziął mnie za ramiona, odwrócił twarzą do księżyca i długo przyglądał mi się mrucząc coś pod nosem.

— No więc — powiedział wreszcie puszczając mnie — marynarz mi potrzebny. Schowajcie go dobrze. Jutro, jeśli nas nic nie zatrzyma, wyjdziemy w morze. Ale umowa — dodał surowo — jeśli znajdzie go policja, o niczym nie wiem.

Podziękowawszy staruszkowi udaliśmy się do kubryku razem z bosmanem, by obmyślić gdzie najlepiej mnie schować. Początkowo chciano mnie zawinąć w płótno żaglowe, ale na wypadek zatrzymania statku nieco dłużej w porcie — z pewnością udusiłbym się w nim. Wtedy bosman zaproponował następujące wyjście z sytuacji. W ładowni było mnóstwo desek, które służyły do przekładania lodu i balastu w postaci piasku. W tym piasku można było wykopać duży dół, a deski rozłożyć po całej ładowni. W ten sposób znaleźć mnie byłoby rzeczywiście trudno, a leżenie w dole mogło być dość wygodne. Nawet karmienie mnie nie przedstawiałoby większych trudności.

Wróciłem więc na razie na „Ozamę" a załoga „Garry Weith" udała się z latarniami do ładowni, żeby przygotować kryjówkę.

Na brygu wszyscy już sobie nieźle podpili.

Po północy goście zaczęli rozchodzić się a nasi kłaść się spać. Ja też położyłem się udając że śpię.

Minęła chyba godzina. Na statku zapanowała cisza. Wtem słyszę, że na magistrackiej wieży bije druga, a wachtowy nie idzie budzić następnego. Zasnął. Tego tylko było mi potrzeba. Cichutko podniosłem się z koi, złożyłem wszystkie swoje rzeczy w przygotowany zawczasu worek, a na kojce położyłem stojący w kącie wieszak i nakryłem go żaglem, który zastępował mi prześcieradło. Wyszło coś podobnego do nakrytego z głową człowieka. Przygotowawszy to wszystko wyjrzałem na pokład. Wachtowy spał rozciągnąwszy się u trapu. Wtedy ostrożnie, boso przecisnąłem się koło niego i pobiegłem nabrzeżem ze swoim workiem na plecach.

W ciągu kilku minut byłem na „Garry Weith", gdzie spotkał mnie wachtowy i poprowadził do ładowni.

Pierwsze wrażenie było przykre. Duże pomieszczenie słabo oświetlone malutką latarką podobne było do złowieszczej pieczary. W dodatku czarna jama roztwierająca się pod nogami, otoczona zwałami piasku bardzo przypominała grób. W tym grobie miał położyć się żywy człowiek.

Nie było jednak czasu do namysłu. Skoczyłem do dołu, położono nade mną deski i nasypano na nie piasku. Czułem się pogrzebany żywcem. Potem marynarz z latarnią odszedł, zamarły jego kroki na pokładzie i stało się zupełnie cicho.

Kiedy obudziłem się świt już przenikał przez szczeliny desek nad moją głową, oświetlając cokolwiek dół. Okazało się, że jest on dość przestronny i całkiem nie taki straszny. Spód dołu wysłany był płótnem żaglowym. Zacząłem strzepywać z siebie piasek. Wtem słyszę, że ktoś schodzi do ładowni. Przyczaiłem się i wstrzymałem oddech.

— To bardzo podły chłopak — mówił ktoś łamanym angielskim językiem — on już drugi raz ucieka. Kapitan obiecał dobrą nagrodę temu, kto go znajdzie.

W odpowiedzi usłyszałem głos bosmana. Co on mówił nie zrozumiałem, gdyż słabo jeszcze wtedy znałem angielski.

Wkrótce wyszli i mogłem spokojniej odetchnąć.

Po chwili słyszę, że znów ktoś schodzi do ładowni. Nad moją głową podnosi się deska i wsuwa się głowa marynarza.

— Żywy?

— Żywy — mówię — tylko dusza ze strachu uciekła mi do pięt.

— Głupstwo, oto śniadanie — odpowiedział marynarz podając mi butelkę kawy i kawał wołowej pieczeni.

Szybko uporałem się ze śniadaniem i znów położyłem się.

Wieczorem, po kolacji przyszli do mnie do ładowni goście. Rozsunęli deski i długo gawędziliśmy o wszystkim w tym dziwnym międzynarodowym języku, jakim posługują się między sobą marynarze różnych narodowości świata.

Gdy poszli spać, znów zostałem sam.

Dopiero następnego dnia o trzeciej po południu statek nasz został wyprowadzony z portu przez parowy holownik. Jakże biło mi serce, gdy słyszałem nad głową tupot marynarzy oddających hol.

Wreszcie usłyszałem długo oczekiwane wezwanie:

— No, wyłaź młodzieńcze!

Po dwóch dobach przebywania w piaszczystym dole w tropikalnym żarze miałem — trudno się temu dziwić — niesłychanie komiczny wygląd. Kapitan polecił mi się umyć i przebrać.

— Czy znasz się na sterowaniu? — zapytał mnie, gdy czysty i odpowiednio ubrany zjawiłem się na pokładzie.

— Znam się — odpowiedziałem.

— No, to proszę zmienić sternika.

Zaszedłem do nawietrznej, stanąłem za sternikiem i ująwszy lewą ręką szprychę koła sterowego zapytałem:

— Kurs?

— S.S.O. — odpowiedział sternik.

— Jak chodzi ster?

— Półtora obrotu pod wiatrem.

— Jest S.S.O.! Półtora obrotu pod wiatrem! — powtórzyłem i położyłem drugą dłoń na kole sterowym przyjmując je w ten sposób.

Statek szedł pełnym baksztagiem pod wszystkimi żaglami robiąc dziewięć węzłów i dobrze słuchając steru.

Tym razem, żeby się nie zblamować zamieniłem się w wzór uwagi, tak że bruzda kilwateru pieniąca się za rufą, tworzyła prościuteńką drogę aż do samego horyzontu.

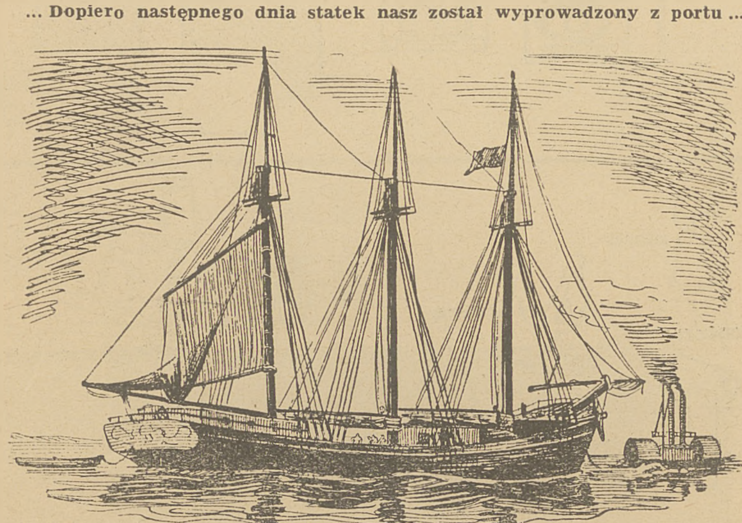
oprac. M. I. Chalski.

ilustr. C. Zborowski.

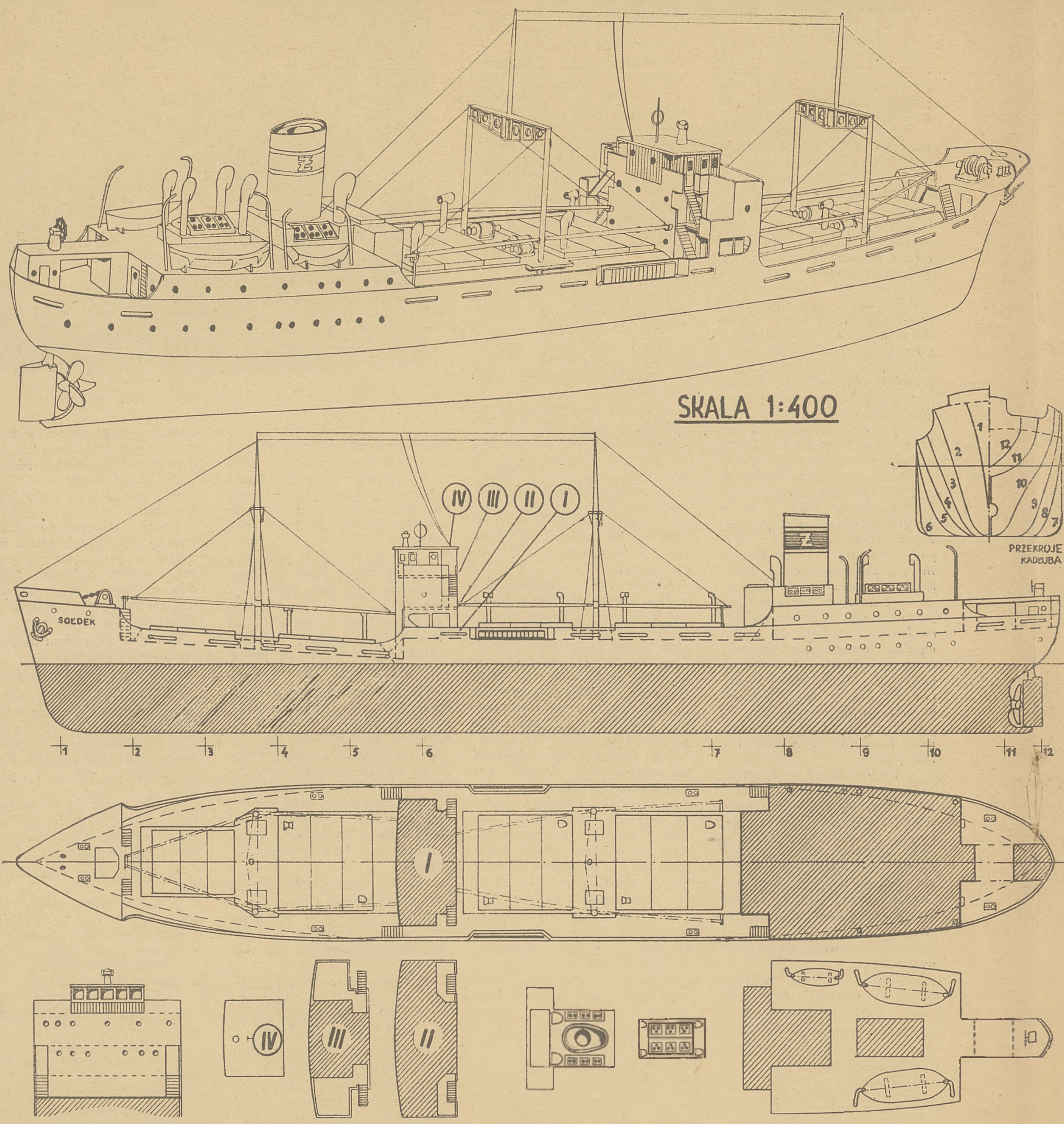


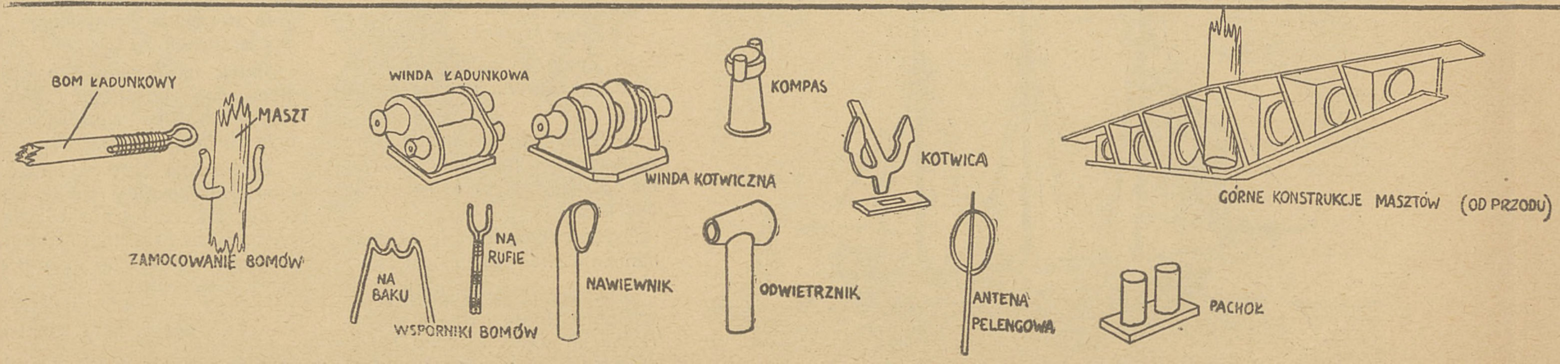
... Oto wychodzą już zza zakrętu rzeki ...

... Dopiero następnego dnia statek nasz został wyprowadzony z portu ...



BUDUJEMY MODEL RUDOWĘGLOWCA





A „SOŁDEK"



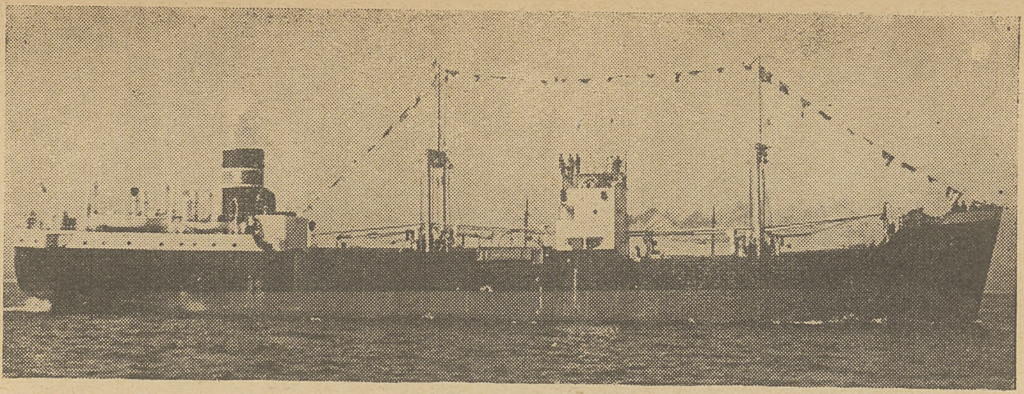
Drodzy Czytelnicy! Po wakacyjnej przerwie wznawiamy w „Młodym Żeglarzu" dział modelarstwa okrętowego. Długie, zimowe wieczory doskonale nadają się do majstrowania. A jeśli już majstrować —to co jak nie statki i okręty? Wierząc, iż przedkładacie modelarstwo okrętowe ponad wszystko inne — będziemy starali się zaopatrzyć Was na zimę w szereg planów polskich jednostek morskich, tak, aby wiosną każdy z pilnych modelarzy stał się szczęśliwym posiadaczem własnej miniaturowej floty. Życząc Wam powodzenia w majstrowaniu, wyrażamy przekonanie, iż drogą listowną utrzymywać będziecie kontakt z redakcją powiadamiając nas o postępach w budowaniu, o trudnościach i sukcesach oraz dzieląc się z nami swoimi uwagami na temat publikowanych modeli. Ze swej strony zobowiązujemy się udzielać w ramach kącika modelarskiego wszelkich porad technicznych w kwestiach wynikłych przy budowie modeli.

Jako pierwsze publikujemy obok plany rudowęglowca „Sołdek". Przypuszczamy, iż na początek chętnie wybudujecie model pierwszego statku pełnomorskiego wykonanego na polskiej stoczni. Plany modelarskie „Sołdka" zamieszczaliśmy już raz w 24 numerze „Żeglarza" — ale po pierwsze — trudno jest je teraz zdobyć bo było to równo rok temu, po drugie — zawierały one szereg nieścisłości, które obecnie po skonfrontowaniu z fotografiami gotowego już „Sołdka" — usunęliśmy.

Model najlepiej jest wykonać w skali dwukrotnie większej niż na rysunku. W tym celu należy przy nanoszeniu wymiarów na drzewo czy tekturę — stale pamiętać o ich odpowiednim powiększaniu.

Na kadłub potrzebny jest kawałek deski z drzewa lipowego, brzozowego, bukowego lub olchowego. Klocek taki odpowiednio oprofilowujemy (wg. profili 1—12 umieszczonych na rysunku), przy czym wzniesienie baku robimy z drugiego mniejszego klocka. Nadburcie można wykonać dwojako: albo ze sklejki grubości 1 mm, albo ze sztywnego kartonu. Przy pierwszym sposobie trzeba wpierw wykonać wzór z kartonu, przerysować kształt na sklejkę i wyciąć laubzegą.

Korpusy nadbudówek oraz luki ładowni wykonujemy z klocków drewnianych, pomosty ze sklejek 1 mm lub tektury. Burty pomostów — z kartonu. Najlepiej nadaje się do tego celu papier kreślarski. Trapy wykonujemy z pasków tektury lub sklejki, rysując tuszem stopnie. Komin robimy z klocka drewnianego oklejonego papierem, przy czym klocek powinien być nieco niższy niż wskazują wymiary, aby papier utworzył krawędź.

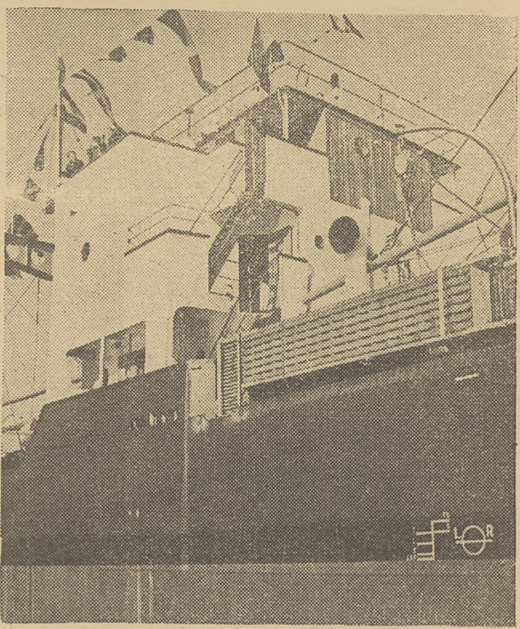


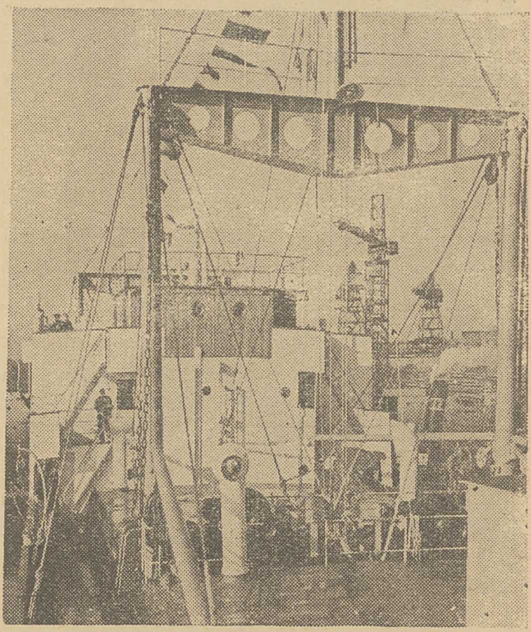
Maszty, nawiewniki, odwietrzniki i bomy ładunkowe konstruujemy z drzewa. Schemat zamocowania bomów podany jest na rysunku. Bębny wind ładunkowych można zrobić albo z rolek skręconego i sklejonego papieru albo z kawałków okrągłego patyka. Podstawy wind z kartonu. Windę kotwiczną — z drzewa. Łańcuchy kotwiczne z delikatnego łańcuszka od zegarka lub medalika. Kotwicę można wyciąć z kartonu albo cienkiej blachy. Linki najlepiej wykonać jest z czarnej, jedwabnej nitki, zaś słupki podtrzymujące pomosty ze szpilek lub drutu. Również szlupbelki mogą być z drutu (milimetrowego). Szalupy z drzewa. Znajdujący się na rufie ster awaryjny nieźle imituje połówka zwykłego zatrzasku. Górną konstrukcję masztów wykonujemy z kartonu wzgl. przy budowie większego modelu — z blachy. Wsporniki bomów, „okucia" bomów oraz antenę pelengową — konstruujemy z drutu.

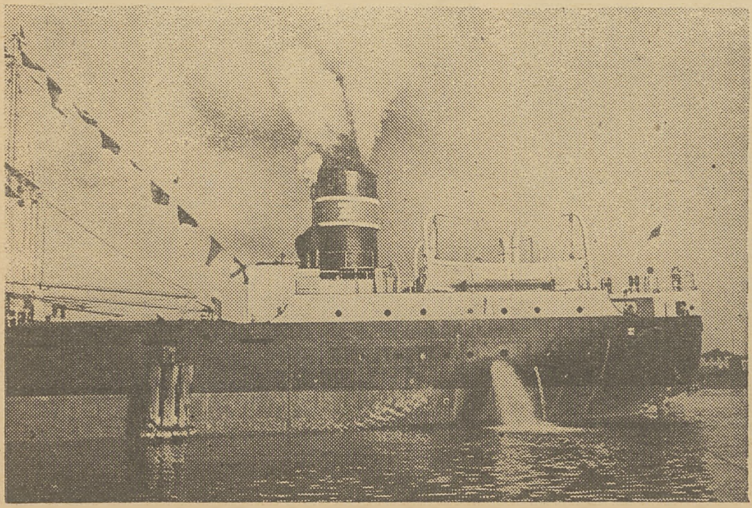
Ważnym szczegółem wykończenia modelu jest jego staranne i odpowiednie pomalowanie. Burty „Sołdka" malujemy na czarno, część podwodną kadłuba — na czerwono. Wewnętrzną stronę nadburcia oraz wierzchy luków wykonujemy szare. Boki luków, pokład główny, bak, kotwicę oraz wszelkie windy i pachoły — malujemy na czarno. Pokłady mostku oraz rufowe — zatrzymują naturalny kolor drzewa, przy czym nie należy zapomnieć o zaznaczeniu ołówkiem poszczególnych „desek". Nadbudówki — rufowa i śródokręcia, nadburcie na baku, ścianka wewnętrzna baku (od strony pokładu), luki świetlne kotłowni i maszynowni, luk zasobni, szalupy wraz z szlupbelkami, nawiewniki i odwietrzniki — białe. Wnętrza nawiewników i odwietrzników — czerwone. Przednia i tylna ścianka sterowni — naturalny odcień drzewa z zaznaczonymi „deskami". Maszty i bomy ładunkowe — żółte.

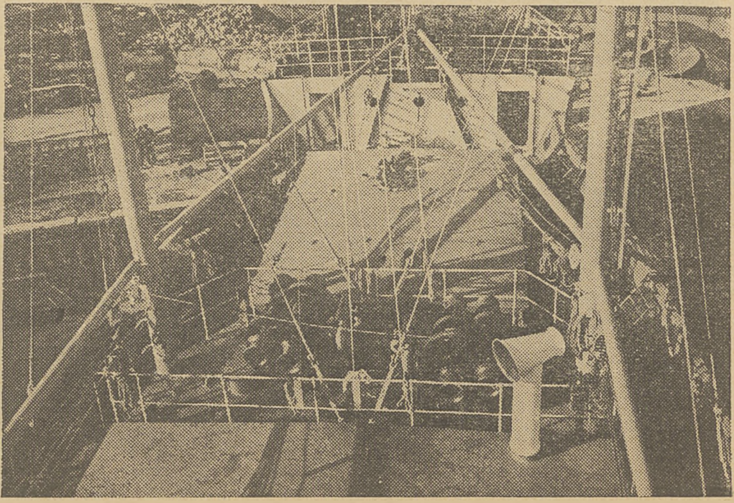
Przy budowie modelu i jego wykańczaniu radzimy wzorować się nie tylko na planach ale i na zdjęciach zarówno tych, które specjalnie w tym celu zamieściliśmy obok, jak i na publikowanych w poprzednim numerze „Młodego Żeglarza". Jeszcze raz — życzymy Wam powodzenia.

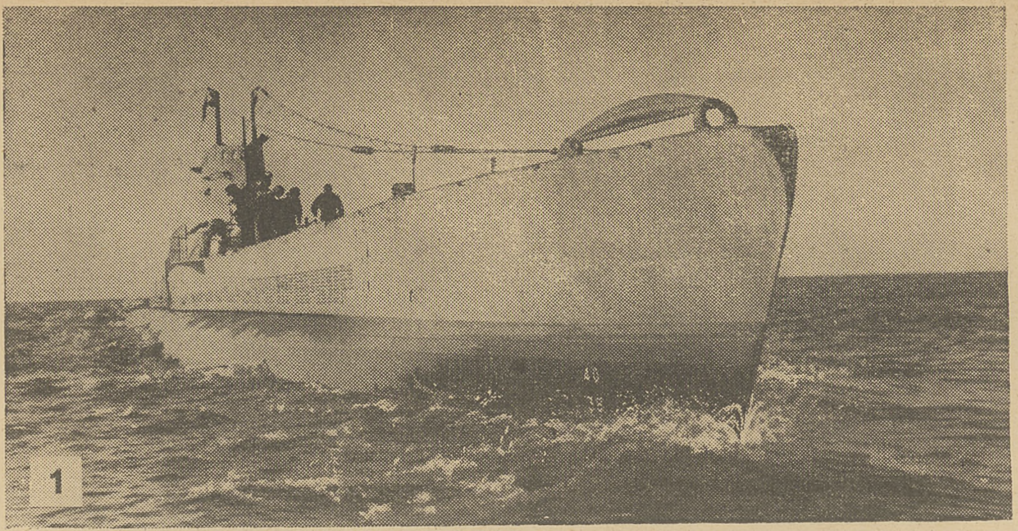
(wszystkie zdjęcia: K. Komorowski)



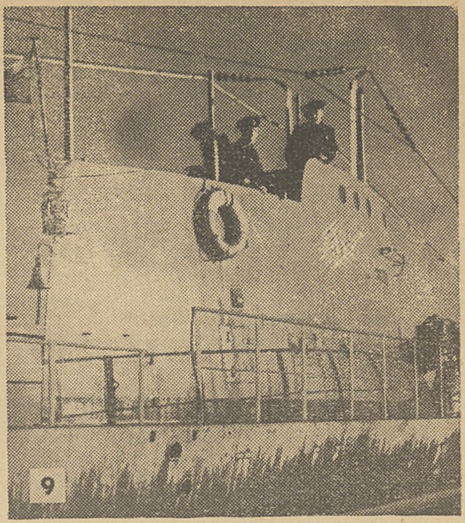






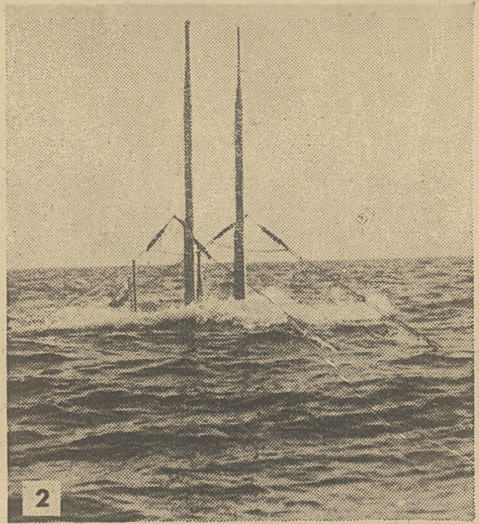


1

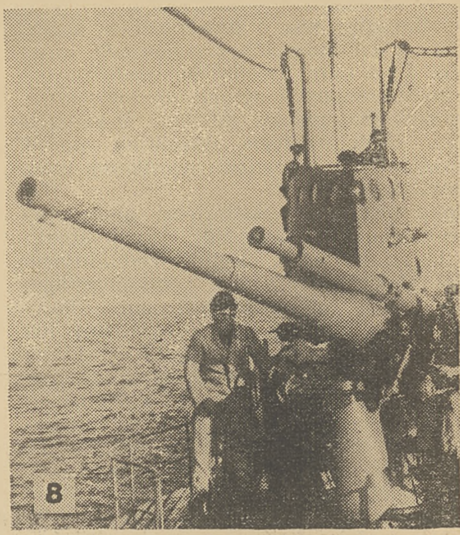


9

OKRĘT PODWODNY ĆWICZY



2



8

Tym razem uczestniczymy w ćwiczeniach okrętu podwodnego i znajdujemy się wraz z załogą na pokładzie. W tej właśnie chwili wychodzi on z bazy. Niknie w szarzyźnie dnia zarys portu, przed dziobem otwiera się bezmiar Bałtyku (zdj. 1).

Pada rozkaz natychmiastowego zanurzenia się. Oficer wachtowy, sternik, sygnaliści, obsługa działa — nikną w otworach włazów, zamykając za sobą ciężkie hermetyczne klapy. Okręt zanurza się szybko a w momencie gdy kiosk znika pod wodą, wędrują w górę ciekawskie szyje peryskopów (zdj. 2), przy których czuwa dowódca (zdj. 3). Z trzaskiem kontaktów włączają motorzyści silniki elektryczne (zdj. 4). Ich cichy, śpiewny szum, zastępuje ryk Diesli.

— Zejść na głębokość peryskopową!

Pracuje ster głębokościowy, a na zegarze strzałka wskazuje zanurzenie — ...3, 5, 7, 10 metrów... Wachta służbowa tkwi na stanowiskach. Kucharz (zdj. 5) obojętny na to, co dzieje się wokół. z żelaznym spokojem krząta się w swym kambuzie, przygotowując smaczny posiłek. Wie, jak zostanie przyjęty w przerwie między ćwiczeniami.

Natomiast wolna od zajęć część załogi odpoczywa. Niektórzy w kojach, inni przy stole, czytają pisma lub książki, gotowi jednak w każdej chwili stanąć na posterunku (zdj. 6).

Zaobserwowano przez peryskop statek handlowy, który uznano za „nieprzyjacielski". Alarm bojowy stawia całą załogę na nogi.

— Aparat torpedowy Nr 1 i 2 — uwaga!

— Pal!

„Nieprzyjacielski" statek „został storpedowany". Płonąc tonie, przechylony głęboko na burtę. Dowódca postanawia wynurzyć się, by przyjąć na pokład rozbitków:

— Przygotować się do wynurzenia! Obsługa do działa!

Trudno by nam było przecisnąć się przez takie „drzwi" jak na zdj. 7, lecz wyćwiczona załoga nic sobie nie robi z tego że są tak małe i niewygodne i zawsze na czas zajmuje swe stanowiska.

Dowódca przenosi się na pomost kiosku, by stamtąd kierować dalszą akcją. Otwierają się włazy, wybiegają na pokład artylerzyści. W kilka chwil działo gotowe jest do strzału (zdj. 8). Znów dochodzą do głosu okrętowe Diesel'e.

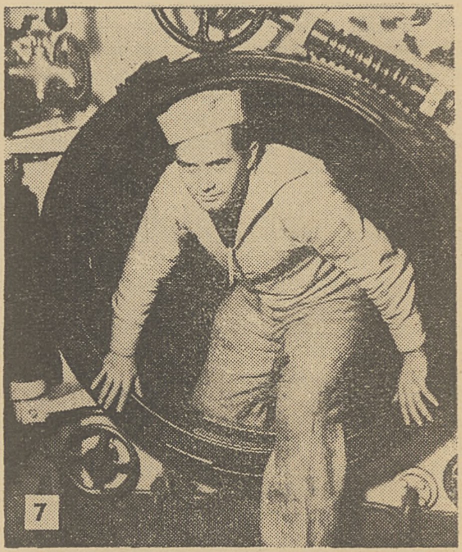
Po chwili buczek odwołuje alarm bojowy. Na stanowisku pozostaje tylko wachta służbowa, reszta załogi idzie na zasłużony posiłek, po którym znów będzie ćwiczyć na- i pod wodą. A gdy zbliży się wieczór, okręt wróci do bazy (zdj. 9). Wtedy marynarze pójdą do kina czy do świetlicy, zajmą się pisaniem listów, lub zagłębią się w ulubionej lekturze.

A jutro znów wyjdą na nowe, równie ciekawe ćwiczenia.

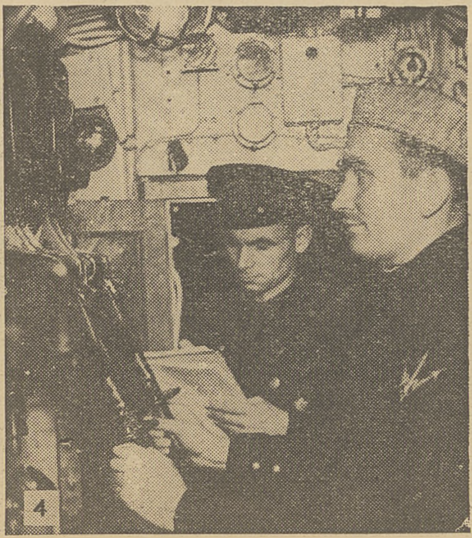
(wszystkie zdjęcia: WAF-Uklejewski)



3



7



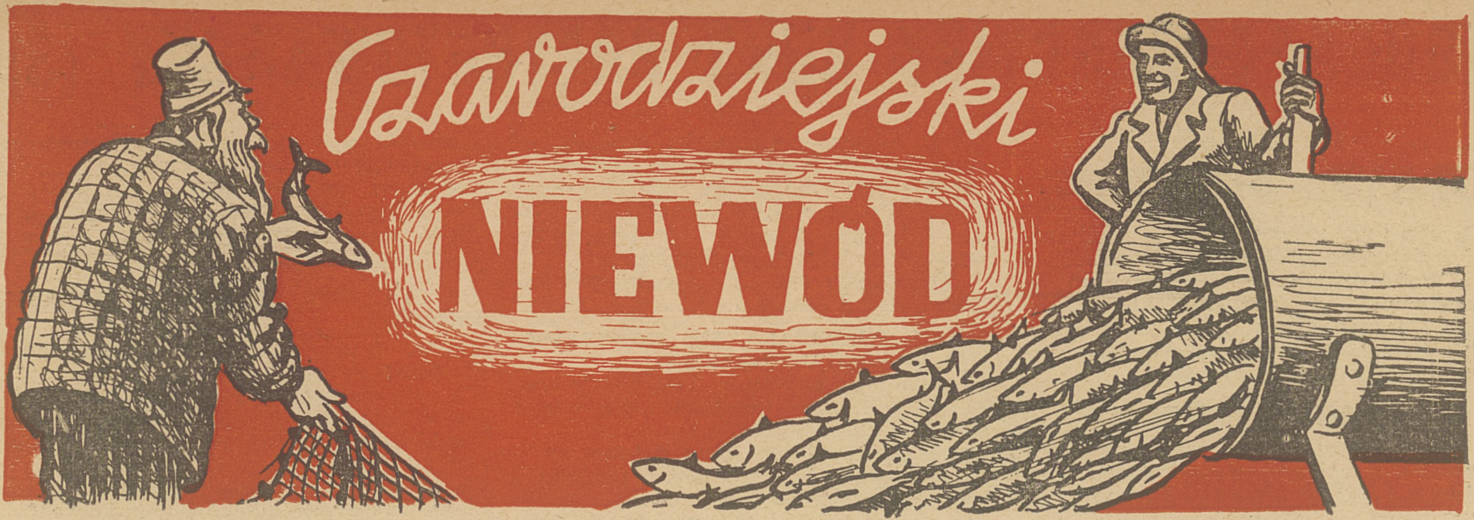
4



5



6



Rybaków na całym świecie trapią te same bolączki. Wysoka fala zmusza ich, niekiedy przez całe tygodnie, do pozostawania w porcie, niszczy im sieci narażając na poważne straty. Toteż uczeni wielu państw pracują nad wynalezieniem specjalnie mocnych włókien do wyrobu sieci a konstruktorzy statków rybackich stale poprawiają istniejące typy, aby je przystosować do połowów w każdych warunkach atmosferycznych.

Szczególnie wiele w tej dziedzinie robi się w Związku Radzieckim. Tysiące kilometrów brzegu morskiego, wielkie, bogate w wody i rybę rzeki i jeziora ZSRR, to teren pracy radzieckich rybaków i radzieckich uczonych, którzy wspólnymi siłami starają się pokonywać te trudności.

Toteż właśnie w Związku Radzieckim skonstruowano i wypróbowano nowy typ statku rybackiego, przystosowany do nowych, nieznanych i niestosowanych dotychczas metod połowu ryb, przy pomocy tak zwanego „elektrycznego niewodu". Wynalazł go radziecki uczony M. F. Czernygin, laureat nagrody stalinowskiej w dziedzinie mechaniki.

— Cóż to takiego, ten „elektryczny niewód"? — zapytacie.

Oto uczeni stwierdzili, że ryby reagują na przepuszczany pod wodą **zmienny** prąd elektryczny o wysokim napięciu, uciekając od miejsca jego działania. Fakt ten wykorzystano przy ochronie turbin elektrowni wodnych przed wpadającymi do wnetrza rybami, nie można go było jednak zastosować przy połowie ryb.

Prowadzac w tym kierunku swe badania, Czernygin stwierdził, że prąd **stały** wpływa na ryby odwrotnie, czyli że skupia je w miejscu swego działania, pozbawiając równocześnie swobody ruchów. Fakt ten postanowił on wykorzystać przy połowach ryb.

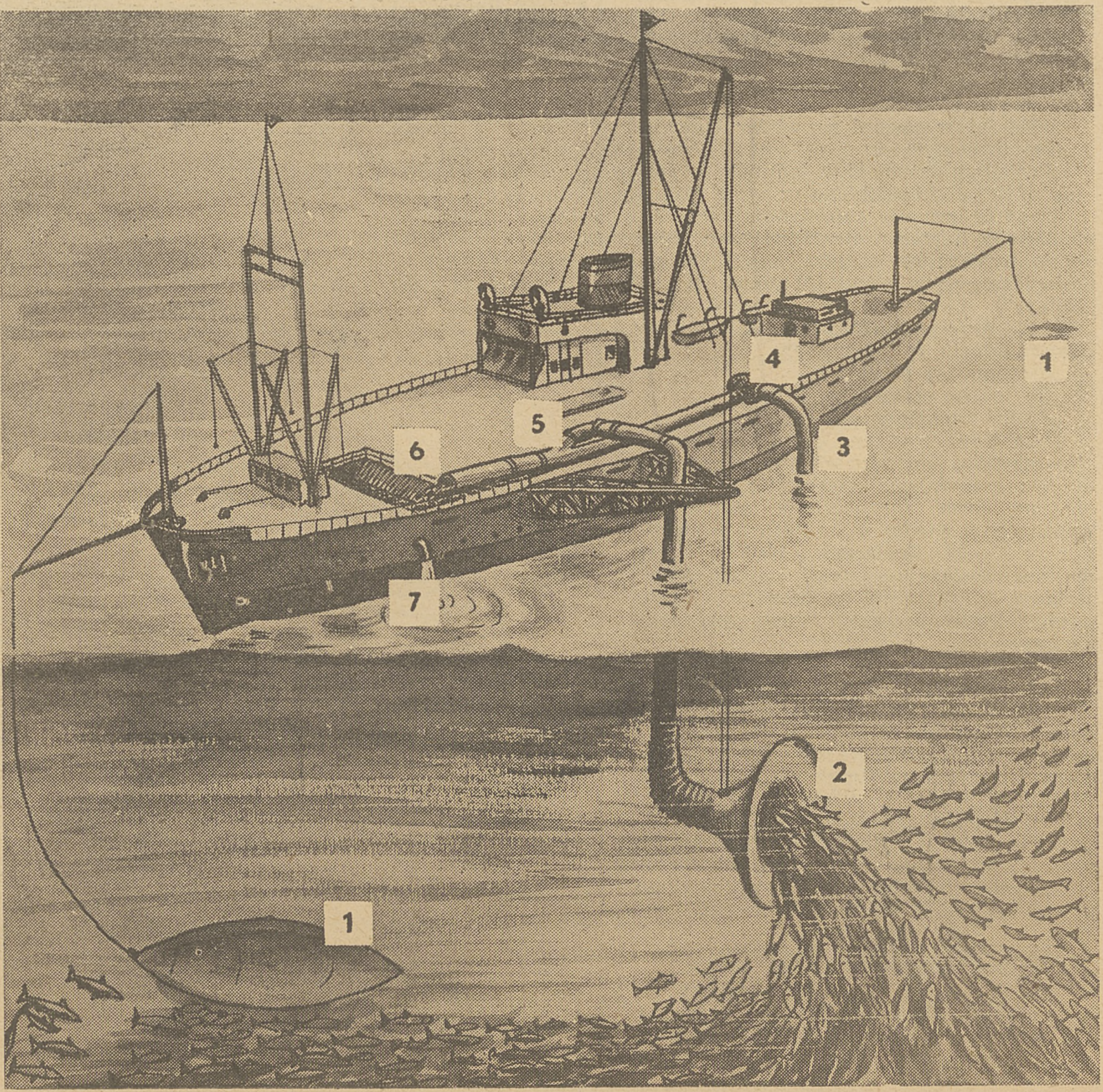
Już pierwsze doświadczenia wykazały, że zwykłymi sieciami nie można będzie tych mas ryb wydostać, toteż po wielu próbach zastosował nowe urządzenie — specjalną rurę ssącą oraz zespół pomp wodnych, widoczny na rysunku.

Połów odbywa się tak: Specjalne ultradźwiękowe echosondy wykryły ławicę ryb. Statek staje i opuszcza dwie elektrody w kształcie owalnych blach, dołączone do dodatniego bieguna prądu 1 oraz rurę ssącą (2) połączoną z biegunem ujemnym. Przepływający między elektrodami prąd powoduje gromadzenie się ryby przy biegunie ujemnym tj. u wylotu rury.

Silna pompa (4) ssąc wodę poprzez rurę 3 — tłoczy silny strumień w rurę 5. We wnętrzu tej rury znajduje się dysza potęgująca ciśnienie przepływającej wody, przez co w miejscu połączenia rury 5 z rurą 2 wytwarza się próżnia. Dzięki próżni ryby wraz z wodą wessane zostają poprzez rurę 2 do rury 5 i wędrują do luku (6). W luku specjalna krata pełni rolę segregatora oddzielającego ryby większe od narybku, który wraz z wodą spływa specjalną rurą (7) za burtę statku, do morza, gdzie może się dalej normalnie rozwijać. Urządzenie nie powoduje jakichkolwiek uszkodzeń ryby.

„Elektryczny niewód" przeszedł już swą ogniową próbę. Złowił on w ciągu 11 godzin ponad 12.5 tony ryby. Choć jest to dopiero pierwszy krok w kierunku uniezależnienia połowów od pogody i stanu morza, niemniej jednak jest to krok naprawdę rewolucyjny, który mogła zrobić jedynie nauka przodującego kraju świata, nauka radziecka. Trzeba też stwierdzić, że „elektryczny niewód" w niedługim czasie zmieni nie tylko metody połowu i podstawowe założenia gospodarki rybnej ale zmieni też wygląd statku rybackiego, czyniąc go prostszym w budowie i łatwiejszym w eksploatacji.

Prowadzone równocześnie na rzekach i jeziorach ZSRR badania wykazały, że „elektryczny niewód" znajdzie szerokie zastosowanie i w rybołówstwie słodkowodnym, zarówno na jednostkach pływających jak i w postaci stałych stacji nadbrzeżnych.



KORESPONDENCYJNY KURS PRZYGOTOWAWCZY (3)

III TEMAT

STATKI MORSKIE

Poznawszy żywioł morski z kolei zajmiemy się statkiem — głównym narzędziem służącym człowiekowi do opanowania tego żywiołu, które przekształciło niedostępne morze w wygodny szlak komunikacyjny oraz otworzyło dostęp do jego bogactw rybnych.

GDZIE SZUKAĆ WIADOMOŚCI?

O historii statku opowiada zwięźle i zrozumiale tania broszura wydana jako jeden z tomików „Wiedzy Powszechnej" przez Spółdz. „Czytelnik".

a) **Józef Sobczak: „Od żaglowca do transatlantyku", 1948 r., cena 75 zł.**

Popularny i znacznie obszerniejszy zapas wiedzy o statkach, żegludze, przyrządach nawigacyjnych a nawet o komunikacji powietrznej, znaleźć można w książce wydanej przez Instytut Bałtycki:

b) **Marian Krynicki: „Morskie statki handlowe", 1948 r., cena 520 zł.**

Wreszcie najbardziej zainteresowanym polecić można podręcznik Państwowej Szkoły Morskiej, w którym zawarte są podstawowe wiadomości o budowie morskich statków handlowych, niezbędne dla oficera marynarki handlowej:

c) **Inż. Antoni Garnuszewski: „Budowa okrętu", 1948 r., cena 750 zł.**

Potrzebne nam wiadomości możemy też zebrać z czasopism. Nie będziemy omawiać zawartości dawnych roczników czasopism morskich, ograniczając się do wskazania artykułów, które ukazały się w roczniku 1949:

d) W **„Morzu i Marynarzu Polskim"** znajdziemy wiele potrzebnego nam materiału w artykułach:

„M/s Warta — statek wrócony życiu" J. Micińskiego w n-rze 4,
„Polska flota handlowa" tegoż autora w n-rze 6/7,
„1000 lat w pogoni za wielorybem" J. Grania w n-rze 9,
„Posiadam łatwopalny ładunek na pokładzie" J. Micińskiego w n-rze 10,
„Zatonie czy nie zatonie" w n-rze 12.

e) **„Młody Żeglarz"** umożliwi nam obejrzenie przekrojów statków na planszach, umieszczonych w n-rze 1/2 (przekrój m/s „Batory") i w n-rze 9 (przekrój m/s „Czech") oraz poda dużo materiału w treściwym ujęciu w artykułach:

„Stocznia" w n-rze 1/2,
„Co to jest statek" w n-rze 3,
„Statki rybackie" w n-rze 4.

Poza tym uważne czytanie kroniki „Na morskim horyzoncie" oraz przyglądanie się rysunkom modelarskim, przyczynić się może w znacznym stopniu do wzbogacenia wiedzy o statkach i żegludze.

f) n-ry 22—25 **„Żeglarza"** z 1948 r., które m. inn. zawierają plansze z przekrojami statków. Otrzymuje je bezpłatnie jako premię, każdy uczestnik kursu korespondencyjnego.

*

Dla większości z Was zapoznanie się ze wszystkimi wskazanymi źródłami będzie zbyt trudne. Będziecie się musieli z konieczności ograniczyć do „Młodego Żeglarza" wspartego „Morzem i Marynarzem Polskim" (zwróćcie uwagę na artykuł w ostatnim n-rze grudniowym). Jednak nie poprzestańcie na tym i zdobądźcie się na wydatek 75 zł kupując do własnej biblioteczki morskiej broszurę a), z której na pewno będziecie bardzo zadowoleni.

JAK UPORZĄDKOWAĆ WIADOMOŚCI?

Temat „Statki morskie" dzielimy na 5 zagadnień. Wskazane źródła będziemy tak długo wertować, dopóki nie odpowiemy na wszystkie pytania wchodzące w zasięg każdego zagadnienia. Wysiłek ten zostanie nagrodzony. Zarysuje się bowiem przed nami całokształt elementarnych wiadomości o statkach morskich. Bez trudu wykonamy 5 zadań, wysyłając je w terminie do „Młodego Żeglarza".

Przystąpmy teraz do zagadnień i dotyczących ich pytań.

I. JAK ROZWIJAŁA SIĘ KONSTRUKCJA STATKÓW MORSKICH.

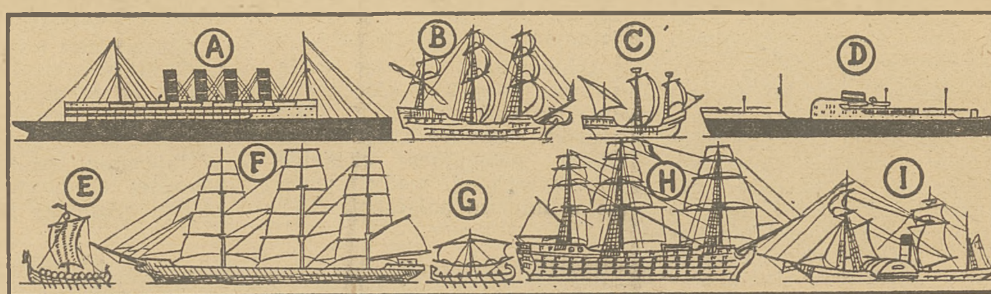
Z czego były budowane, jakie miały wymiary, jaki zasięg pływania i jaki napęd statki w starożytności?
Czym się odznaczały statki Wikingów?
Jakie zmiany w budownictwie statków przyniosło średniowiecze?
Jak rozwijały się żaglowce w dobie nowożytnej i kiedy nastąpił ich zanik?
Jakie zmiany w konstrukcji statków przyniósł wiek XIX?
Jakie były etapy rozwoju statków o napędzie mechanicznym?

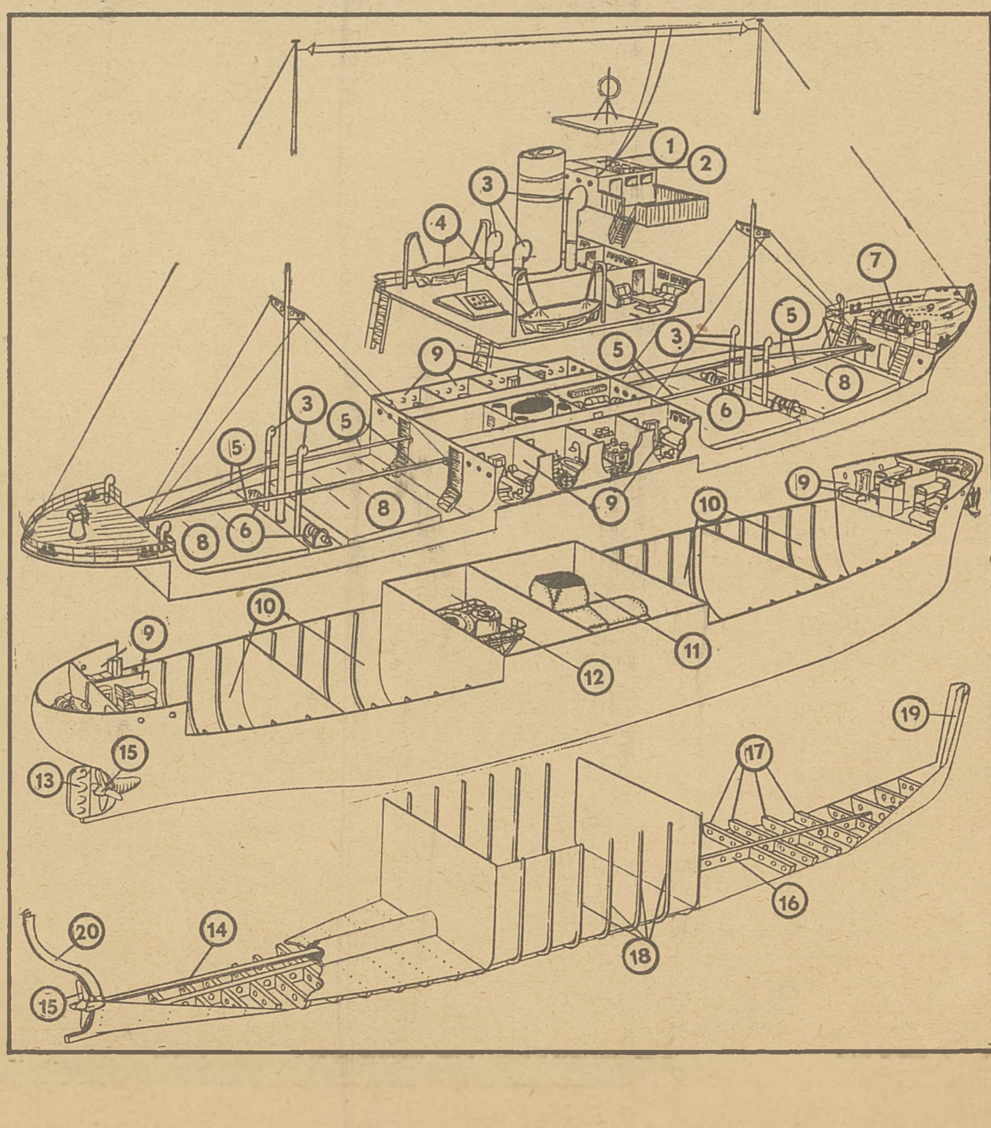
II. PODSTAWOWE WIADOMOŚCI Z TEORII STATKU.

Kiedy zanurzony w wodzie przedmiot zaczyna pływać?
Jakie niebezpieczeństwo grozi statkom na dużej fali?
W jaki sposób zapewnia się statkom zdolność do wyprostowania się z przechyłu (stateczność)?
Co to jest wolna burta"?
Co to jest pojemność brutto i netto?
Co to jest tona rejestrowa?
Co to jest nośność?

III. JAK JEST ZBUDOWANY STATEK MORSKI?

Jakich materiałów używa się do budowy statków?
Co to jest poszycie i z czego jest wykonane?
Jakie są najważniejsze wiązania szkieletu?
Co służy do poruszania statków?
Jakie są rodzaje silników napędowych?
Jakie pomieszczenia związane są z napędem statku?
Co służy do nadawania statkowi właściwego kierunku?
Jakie instalacje znajdują się na statku?
Jakie urządzenia spotykamy na pokładzie?
Jakie pomieszczenia związane są z prowadzeniem statku?
Jakie zadanie spełnić mają pomieszczenia mieszkalne?
Od czego zależy rozplanowanie i urządzenie wnętrz użytkowanych do celów handlowych?





IV. JAKIE ROZRÓŻNIAMY RODZAJE STATKÓW?

Jak dzielimy statki ze względu na ich przeznaczenie?
Jakie zadania spełniają okręty wojenne?
Jakie zadania spełniają statki handlowe?
Czym się charakteryzuje i jak jest przystosowany do pełnienia swojej funkcji statek pasażerski oceaniczny i przybrzeżny, statek towarowo - pasażerski, prom kolejowy, statek do przewozu drobnicy, chłodnicowiec, do ładunków masowych, zbiornikowiec, rudowęglowiec?
Jakie zadania spełniają statki rybackie i wielorybnicze?
Jakie statki zaliczamy do floty pomocniczej i jakie zadania one spełniają?
Jakie przeznaczenie mają statki sportowe?

V. CO TRZEBA WIEDZIEĆ O POLSKIEJ FLOCIE HANDLOWEJ?

Ile statków liczy obecnie polska flota handlowa?
Jak wzrósł ich tonaż w porównaniu z r. 1939?
Jakimi drogami zwiększała się polska flota?
Na jakich liniach regularnych pływają polskie statki?
Ile statków zatrudnionych jest w żegludze nieregularnej, czyli trampowej?

CORAZ LEPIEJ!

Z dotychczas nadesłanych odpowiedzi na zadania związane z tematem II, oceny b. dobre otrzymało 7 proc., dobre — 46 proc., dostateczne — 41 proc., niedostateczne — 6 proc. Są to wyniki częściowe. Jeżeli reszta odpowiedzi utrzyma się na tym poziomie — ogólny wynik będzie lepszy niż przy temacie I. Spodziewamy się jednak, że temat III będzie jeszcze większym Waszym sukcesem.

PREMIA DLA KURSANTÓW!

PCWM przyznało bowiem wszystkim dotychczasowym kursantom oraz tym, którzy mają zamiar wziąć w kursie udział począwszy od tematu III — premię w postaci 4 ostatnich numerów wydawanego przez PCWM do roku 1948 miesięcznika „Żeglarz". W numerach tych znajdują się m. inn. 4 przekroje statków: traulera rybackiego, oceanicznego drobnicowca s/s „Kościuszko", rudowęglowca i małego drobnicowca m/s „Warmia", obfite materiały modelarskie oraz wiele nieprzestarzałych materiałów informacyjnych, które przydadzą się przy opracowywaniu tematu III i następnych. Zwłaszcza zaś przekroje statków oraz dołączone do nich objaśnienia niezawodnie pomogą przegryźć się przez temat III. Stąd więc wolno przypuszczać, że wyniki zadań będą rekordowo dobre.

Egzemplarze „Żeglarza" wysyłane są wszystkim tym, którzy nadesłali odpowiedzi na II temat oraz tym, którzy zawiadomią Redakcję „Młodego Żeglarza", że zamierzają wziąć udział w kursie począwszy od tematu III.

KURS TRWA...

CO SĄDZICIE O KURSIE?

Całość Waszych uwag krytycznych opracowana zostanie po upływie terminu 1 grudnia i omówimy je dopiero w następnym numerze. Z dotychczasowych odpowiedzi wynika, że około 92 proc. uczestników uważa kurs za dobry, nie za trudny i żadnych zmian nie proponuje. Dla 8 proc. kurs jest trudny. Na pociechę tym ostatnim dodamy, że zadania oceniane są bardzo łagodnie. Przy ocenie uwzględniane są następujące okoliczności: wiek, wykształcenie i zamieszkanie na wsi lub w małym mieście, gdzie trudno znaleźć wskazane źródła wiadomości morskich. Toteż nie przemujcie się trudnościami. Najlepszym zaś sposobem ich pokonania jest zaopatrzenie się w komplet n-rów „Młodego Żeglarza".

MYŚLCIE O PRZYSZŁOŚCI!

Na zakończenie powtarzamy stary apel: pamiętajcie, że każdy z Was, kto zamierza kandydować do szkolnictwa morskiego, będzie zdawał egzamin z matematyki, fizyki, polskiego i nauki o Polsce Współczesnej. Uczcie się tych przedmiotów z największą pilnością, żeby nie doznać potem rozczarowania z własnej winy.

OMÓWIENIE II TEMATU

Streszczony zarys wiadomości objętych tematem „Żywioł morski" przedstawia się następująco:

I. POWSTAWANIE I PRZEKSZTAŁCANIE SIĘ MÓRZ

Morza powstały ze skroplonej pary wodnej otaczającej przed wieluset milionami lat ostygającą z początkowego żaru kulę ziemską. Wklęśnięcia skorupy ziemskiej, które po zalaniu wodą stały się morzami, ulegały wielu zmianom i przesunięciom na skutek ruchów młodej skorupy ziemskiej. Niejedno miejsce na ziemi wiele razy na zmianę było lądem lub też znajdowało się pod wodą. Po dawnych morzach pozostały ślady w postaci skał osadowych, które tworzą się na dnie każdego morza ze zlepionych mułów, piasków i okruchów skał (piaskowce) lub z resztek organizmów żyjących w morzach, które ginąc opadają na dno (skały wapienne, kredowe). Obecnie morza nie zmieniają swego położenia, natomiast pewnym przemianom ulegają brzegi morskie. Brzegi strome na skutek podmywania przez fale obsypują się i przez to stale cofają. Natomiast zatoki o płaskich brzegach zostają nieraz odcięte mieliznami od morza i zamulają się, przekształcając się w ląd. Obecnie powierzchnia mórz świata wynosi 361 milionów km², a ich średnia głębokość 3,8 km. Największą głębokość 10 793 m odkryto na oceanie Spokojnym koło Filipin.

II. WODA MORSKA

W skład skorupy ziemskiej oprócz różnych minerałów wchodzą rozmaite sole, wśród których przeważa sól kamienna. Wody, które spadły na ziemię w dobie powstawania mórz oraz wody z opadów które nieustannie przesączają się przez wierzchnie warstwy skorupy ziemskiej, rozpuszczały i rozpuszczają te sole i wprowadzają je do morza. Obecnie zawartość soli w oceanach wynosi około 3,5% masy. Wpływa to na zwiększenie ciężaru właściwego wody morskiej do 1,03 oraz obniżenie temperatury zamarzania do — 2°. Temperatura wód warstwy powierzchniowej zależy od stopnia nasłonecznienia, a więc od szerokości geograficznej i pory roku.

W głębinach wszystkich oceanów niezależnie od położenia temperatura spada w pobliże 0°. Obok chłodu panuje tam absolutny mrok, ponieważ światło słoneczne dociera tylko na kilkaset metrów (do 600 m) w głąb morza. Zależy to zresztą od obecności w morzu planktonu lub zanieczyszczenia wody mułem, przynoszonym przez rzeki, co wielce ogranicza przezroczystość wody i przesuwa w górę granice docierania światła. W głębinach panuje wielkie ciśnienie, gdyż co 10 metrów w głąb ciśnienie wzrasta o 1 atmosferę.

III. RUCHY WODY MORSKIEJ

Wiatr wiejący nad powierzchnią wody powoduje jej marszczenie się i falowanie, a w miarę wzrostu natężenia powstawanie coraz większych fal, które na oceanach dochodzą do kilkunastu metrów wysokości i kilkuset metrów długości. Przy falowaniu wody cząsteczki jej poruszają się przede wszystkim w kierunku pionowym, a nie poziomo, choć ruch fal wywołuje takie złudzenie.

1. Wpisz poniżej przy odpowiednich liczbach nazwy części statku ponumerowane na rysunku obok od 1—20, dodając krótkie określenie, do czego dana rzecz służy:

1. .... 11. ....
2. .... 12. ....
3. .... 13. ....
4. .... 14. ....
5. .... 15. ....
6. .... 16. ....
7. .... 17. ....
8. .... 18. ....
9. .... 19. ....
10. .... 20. ....

2. Określ rodzaj następujących 10 statków:
1. „Czech", 2. „Herkules" 3. „Inż. Wenda", 4 „Barbara", 5 „Jedność Robotnicza", 6. „Karpaty", 7. „Kopernik", 8. „Saturnia", 9. „Sobieski", 10. „Warmia".
wpisując numer każdego statku przed nazwą określającą jego typ, którą znajdziesz poniżej:
.... — drobnicowiec, ... — trauler rybacki, ... — zbiornikowiec, ... — przybrzeżny pasażer, ... — holownik ..... — pasażersko-towarowy, ... — prom kolejowy, ... — rudowęglowiec, ... — pogłębiarka, ... — chłodnicowiec.

3. Statek ma pojemności 1 829 BRT i 2 400 ton nośności. Pomieszczenia załogi, motoru i zbiorniki paliwa zajmują przestrzeń 2 264 m³. Czy jego nośność zostanie w pełni wykorzystana, jeżeli zapełnimy jego ładownie zbożem, sypanym luzem, wiedząc że 1 tona ziarna zajmuje 49 stóp sześciennych? Ile wyniesie różnica między faktycznym ładunkiem a nośnością statku?

4. W jakiej kolejności należy umieścić rysunki statków oznaczone literami a) — i), aby przedstawić rozwój żeglugi w porządku chronologicznym?

5. Przyjmując pierwsze zdanie za prawdziwe, podkreśl błędy dostrzeżone w dalszym ciągu poniższego urywka. Ile ich odkryłeś?
...Motorowiec załadowany drobnicą płynął przez ocean, kołysany boczną falą. Kapitan dał rozkaz do kotłowni, ażeby zwiększono szybkość. Palacze zwiększyli dopływ benzyny do motorów Diesla. Wydobywające się z komina czarne kłęby dymu wiatr znosił wprost na sterownię, a sternik mając zasłonięty widok zbaczał raz po raz z kursu. Fala wzrosła i na skutek gwałtownych przechyłów ładunek węgla zaczął się przesypywać z ładowni dziobowej do rufowej...

3

....
województwo

....
nazwisko i imię

....
adres

ZGŁOSZENIE NA KURS PRZYGOTOWAWCZY

(do wypełnienia dla zgłaszających się po raz pierwszy)

1. ....
czy zamierza kandydować do szkolnictwa morskiego, do jakiej szkoły?

2. ....
czy odpowiada wymaganiom co do zdrowia, wagi, wzrostu

3. ....
czy należy do Koła Przysposobienia Marynarskiego „Służba Polsce" i jakiego?

4. ....
data urodzenia:

5. ....
do jakiej szkoły i której klasy uczęszcza lub w jakim zawodzie pracuje?

6. ....
zawód ojca (matki), jeśli rolnik — ile ha ziemi?

Przesuwanie się cząsteczek wody w kierunku poziomym na dużych przestrzeniach mórz, nazywamy prądami. Prądy wywoływane są różnymi przyczynami: różnicą zasolenia, różnicą nagrzania, stałymi wiatrami. Do najbardziej znanych prądów należą: Golfsztrom i prąd Labradorski na Atlantyku, Kuro-Sziwo na Pacyfiku.

Poza falowaniem i prądami znamy trzeci rodzaj ruchów wody morskiej, wywołany siłą przyciągania ziemi, słońca i księżyca oraz siłą odśrodkową wynikłą z wzajemnego ruchu wirowego ziemi i księżyca wokół wspólnego środka. Są to przypływy i odpływy, które powtarzają się na zmianę w odstępach co 6 godz. 12 min. Tak więc w ciągu 24 godz. 50 minut mamy 2 fale przypływu i 2 odpływu.

IV. ATMOSFERA

Promienie słoneczne padające na powierzchnię ziemi powodują jej nagrzewanie, a z kolei od ziemi nagrzewa się przyległa warstwa atmosfery. Różnice w nagrzewaniu powodują zmiany ciśnienia, które możemy zmierzyć przy pomocy barometru, a te z kolei wywołują wiatr czyli ruchy powietrza przesuwającego się z obszarów o większym ciśnieniu do obszarów o ciśnieniu mniejszym. Siła wiatru zależy od różnicy ciśnień oraz odległości obszarów o nierównym ciśnieniu. Czym różnica ciśnień większa, a wspomniana odległość mniejsza, tym wiatr jest gwałtowniejszy. Silne wiatry niebezpieczne są dla żeglugi, gdyż powodują wielkie fale, unoszą w powietrzu wielkie masy rozpylonej wody, której uderzenie może wywołać zniszczenie słabszych części statku, a wreszcie mogą zepchnąć statek z kursu na mieliznę lub wyrzucić na brzeg. W powietrzu znajduje się pewna ilość pary wodnej zależna od temperatury powietrza. Przy ochłodzeniu powietrza nasyconego parą wodną — następuje jej skroplenie w postaci drobnych kropelek, które gromadzą się w dużych ilościach pod postacią chmur. Nadmiar wody w chmurach powoduje jej spadanie na ziemię, czyli opady.

V. ŻYCIE W MORZU

W morzu żyje około 200 000 gatunków różnych zwierząt, wszystkich prawie rzędów z ssakami włącznie, ale świat roślinny przedstawia się bardzo ubogo. Roślinność nie może bowiem rozwijać się na większych głębokościach poza zasięgiem światła. Dla życia w morzu charakterystyczny jest plankton, którą to nazwą obejmujemy drobne mikroskopijne zwierzęta (raczki) oraz zawieszone w wodzie roślinki (okrzemki, wiciowce), które biernie unoszą się w wielkich ilościach w warstwie powierzchniowej i stanowią pokarm ryb.

ROZWIĄZANIE ZADAŃ

ZADANIE 1

Trochę wyobraźni! Wyparowuje wszystka woda z mórz. Pozostała sól zostaje równomiernie rozsypana po powierzchni całej kuli ziemskiej. Jak gruba będzie jej warstwa, skoro w litrze wody morskiej jest przeciętnie 35 g soli o ciężarze właściwym 2? (O inne dane potrzebne np. do obliczenia objętości wody w morzach trzeba się samemu postarać).

Rozwiązanie:

A. **Obliczam objętość wody w morzach, wiedząc że powierzchnia mórz wynosi 361 mil. km², a średnia głębokość 3,8 km:**
$361\,000\,000 \times 3,8 = 1\,371\,800$ km³.

B. **Obliczam % objętości soli w wodzie morskiej, wiedząc że w litrze wody jest 35 g soli o ciężarze właściwym 2:**

$$\frac{35 \times 100}{2 \times 1000} = 1,75\%.$$

C. **Obliczam z 1 i 2 objętość soli w morzach świata:**

$$\frac{1\,371\,800\,000 \times 1,75}{100} = 24\,006\,500 \text{ km}^3.$$

D. **Obliczam grubość warstwy soli rozsypanej równo po powierzchni całej ziemi tj. na 510 milionach km²**

$$\frac{24\,006\,500}{510\,000\,000} = 0,047 \text{ km} = 47 \text{ metrów}.$$

ZADANIE 2

Ile atmosfer wynosi ciśnienie w najgłębszym miejscu dna morskiego i gdzie się ta największa głębina świata znajduje?

Rozwiązanie:

Największa głębina — 10 793 metry — znajduje się koło Filipin. Ciśnienie na dnie wynosi 1080 atmosfer.

do 2) Nie uznawano za błąd podawania największej głębokości w granicach 9 700—10 800, gdyż w niektórych książkach znaleźć można wyniki dawniejszych pomiarów mórz. Oczywiście w zależności od podanej głębokości należy określić ciśnienie, przyjmując, że co 10 metrów w głąb wzrasta ono o 1 atmosferę.

ZADANIE 3

Rozważ takie zdarzenie. W dniu 1 maja 1948 r. na południowym cyplu Florydy wrzucono do morza zapieczętowaną butelkę a wyłowiono ją w dniu 22 października 1949 w okolicy portu Murmańska. Czym to wytłumaczyć? Ile mil morskich na dobę przebywała butelka, skoro wiesz, że mila morska równa się 1852 m, a odległość przebytą przez butelkę obliczysz sobie z mapy?

Rozwiązanie:

Butelka niesiona była prądem Zatokowym zwanym też Golfsztromem. Przebyła w ciągu 540 dni drogę około 10 000 km, tj. około 5400 mil morskich, ze średnią szybkością 10 mil morskich na dobę.

ZADANIE 4

Czy jest jakiś związek przyczynowy i jaki między promieniowaniem słonecznym a falowaniem powierzchni morza?

Rozwiązanie:

Promieniowanie słoneczne nagrzewa powierzchnię ziemi, od której ogrzewa się powietrze. W ogrzewanym powietrzu zmienia się ciśnienie, co wywołuje z kolei wiatr wiejący między obszarami o różnym ciśnieniu, a wiatr powoduje falowanie morza.

ZADANIE 5

Wymień przynajmniej po dwie nazwy —
roślin morskich: **trawa morska, brunatnice, krasnorosty, algi, okrzemki, wiciowce,**
ssaków morskich: **wieloryby, delfiny, foki, morsy,**
zwierząt, żyjących tylko na dnie morza: **korale, rozgwiazdy, ukwiały, liliowce, gąbki,**
morskich ryb wędrownych: **łosoś, węgorz, śledź,**
ryb pojawiających się ławicami: **szproty, śledzie, sardynki, dorsze.**

OBJAŚNIENIA

OSTATECZNY TERMIN WYSYŁANIA ODPOWIEDZI I ZGŁOSZEŃ UPŁYWA 31 GRUDNIA 1949 ROKU.

Wszyscy ci, którzy już się zgłosili na korespondencyjny kurs przygotowawczy poradzą sobie bez trudu z wysłaniem niniejszego formularza. Nie potrzebują oni wypełniać rubryk zgłoszenia z informacjami personalnymi, gdyż to już raz zrobili. Po wpisaniu odpowiedzi i uwag o kursie dodają nazwę województwa, imię i nazwisko, adres własny i wysyłają formularz nalepiony na kartce pocztowej do „Młodego Żeglarza".

Natomiast zapisujący się po raz pierwszy powinni przed wysłaniem odpowiedzi i zgłoszenia zapoznać się z poniższymi objaśnieniami:

1. **Formularz odpowiedzi i zgłoszenia pomyślany jest tak, aby ułatwić pracę kierownictwu kursu. Miejsce na odpowiedź jest ograniczone, żeby się nie rozpisywać za szeroko, format jest ujednolicony i sprowadzony do rozmiarów karty pocztowej, aby sztywne jednakowe kartki dobrze się układały w kartotece. Przesyłanie formularza na kartce pocztowej ma poza tym na celu oszczędzenie Wam wydatków na znaczek 15 zł i kopertę, a nam pozwoli uniknąć straty czasu na otwieranie kopert.**
2. **Jeżeli ktoś z Was jest w tak ciężkich warunkach, że nie może mieć na własność co miesiąc nowego numeru „Młodego Żeglarza" i będzie go czytał w świetlicy lub u kolegi, nie wycinając formularza — niech ponumerowane odpowiedzi prześle na karcie pocztowej, podając po stronie adresowej wszystkie dane zgłoszenia, rozmieszczone tak jak na właściwym formularzu. Zgłoszenia i odpowiedzi nadesłane w innej, niż opisana, formie, a zwłaszcza na arkuszach innego formatu nie są brane pod uwagę.**
3. **Odpowiedzi należy najpierw opracować na brudno, żeby uniknąć kreśleń i poprawek i dopiero po sprawdzeniu wpisać na formularzu pod pytaniami, starannie, czytelnie, atramentem.**
4. **Z kolei wpisuje się nazwę województwa, gdyż zgłoszenia segregowane są wg województw, nazwisko i imię, adres i dokładne dane personalne.**
5. **Formularz wycina się dokładnie wg linii i smaruje klejem roślinnym po całej powierzchni zadrukowanej niniejszymi objaśnieniami, doczytawszy je przedtem do końca. Inne kleje powodują zamazanie pisma na odwrocie.**
6. **Na zasmarowanym klejem polu czerwonym kładzie się kartę pocztową za 10 zł stroną przeznaczoną na korespondencję na klej i przykleja uważając, żeby lewa krawędź karty biegła dokładnie wzdłuż krawędzi pola czerwonego. Potem zagina się pozostałą lewą część formularza i nakleja na stronie adresowej na jej lewej połowie przeznaczonej na adres nadawcy.**
7. **Kartę adresuje się do „Młodego Żeglarza", Gdynia, Al. Zjednoczenia 3 „Kurs Przygotowawczy" i wysyła najpóźniej 31 grudnia 1949 roku.**

PRZECZYTAJCIE REGULAMIN KURSU OGŁOSZONY W DZIEWIĄTYM NUMERZE „MŁODEGO ŻEGLARZA".



Terra INCOGNITA

Terra incognita — to łacińska nazwa nieznanego lądu. Terra incognita, to istniejące dotychczas na ziemi miejsca, na których nie stanęła jeszcze ludzka stopa. Terra incognita — to białe plamy na mapach, szczególnie na mapach Arktyki, miejsca, o których poznanie walczą uczeni i podróżnicy wielu narodów, szczególnie zaś uczeni radzieccy. Terra incognita, to wreszcie wyspy — których istnienie nie zostało potwierdzone i opiera się jedynie na relacjach ludzi, którzy je widzieli raz jeden z pewnej odległości.

Tematem niniejszego opowiadania jest rejs radzieckiego lodołamacza „Sadko" na pokładzie którego wypłynęła ekspedycja członków Wszechzwiązkowego Instytutu Geograficznego celem zbadania położenia tajemniczej Ziemi Gillisa, o której istnienie toczył się spór od dziesiątków lat, oraz archipelagu Ziemi Północnej, nie dość jeszcze znanej.

Po raz pierwszy napisał o Ziemi Gillisa holenderski podróżnik Gillis w 1707 roku, który ją rzekomo widział. Potwierdził jej istnienie admirał Makarow, który odbywał tu rejsy próbne na swym słynnym „Jermaku", lecz dziesiątki innych statków, jakie tym szlakiem później pływały, nie notowały na swej drodze żadnego skrawka stałego lądu. Stąd powód do sporów wśród uczonych, stąd przyczyna rejsu lodołamacza „Sadko".

Niestety, zagadki nie rozwiklano. Gdy lodołamacz osiągnął dnia 11. VIII. 1935 r. 81° 03' szerokości północnej i 28° długości zachodniej, gęste mgły uniemożliwiły obserwację. Dopiero w kilka dni później piloci samolotu zabranego przez ekspedycję — Babuszkin i Własow wystartowawszy stwierdzili, że Ziemi Gillisa w tym miejscu nie ma i „Sadko" kontynuował swój rejs na północ.

Mimo niepowodzenia z Ziemią Gillisa, wszyscy byli dobrej myśli. Nawet gęstniejąca z każdym dniem zimna, niemal lepka mgła, nie psuła załodze humorów. Nie widząc spoza niej ni krótkiego dnia polarnego, ni słońca, ni nieba, myśleli wszyscy o tym, co się rozciąga przed dziobem lodołamacza, który szedł małą naprzód, zatrzymując się co pewien czas i mierząc głębokość.

Nic dziwnego! „Sadko" zapuścił się w takie rejony Arktyki, w których nie tylko nikt nie pływał, ale nad którymi nikt dotychczas nawet samolotem nie latał. Cały ten rejon między Ziemią Franciszka Józefa a Ziemią Północną, oznaczano na wszystkich mapach przy pomocy drobniutkich kropeczek. Była to bowiem naprawdę całkowicie nieznana połać tych północnych bezkresów.

„Sadko" parł wolno naprzód, malała morska głębina, nieprzekraczająca w końcu 25 metrów. Pobierane stale próbki dna wykazywały, że przechodzi ono z iłastego w kamieniste. Był to bezsprzecznie znak zbliżania się do jakiegoś lądu.

Wszyscy oczekiwali z niecierpliwością okrzyku obserwatora. Wreszcie...

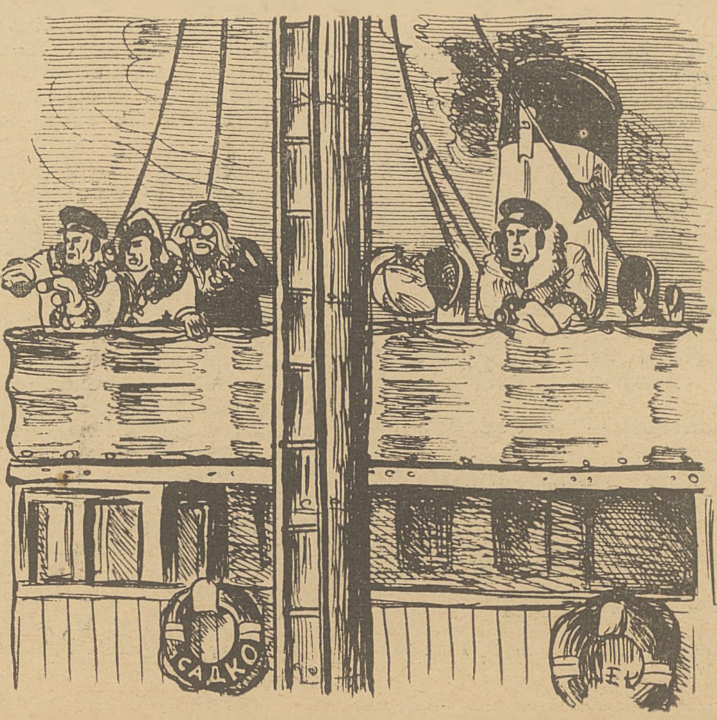
— Ziemia z prawej burty! — rozległ się głos oficera wachtowego. Pokład natychmiast się zaludnił, a dziesiątki mniejszych i większych lornetek jęły uporczywie badać linię horyzontu. Spomiędzy rwących się płatów mlecznej mgły raz po raz ukazywał się na wschodzie wąski skrawek lądu.

„Sadko" natychmiast zmienił kurs i podążył wolno, przedzierając się przez zwaliska kry, w kierunku brzegu. Gdy ciężka kotwica z pluskiem i brzękiem łańcucha spadła za burtę, na taliach kołysała się już gotowa do spuszczenia szalupa.

Czego w niej nie było! Żywność na dwa tygodnie (tak każe polarny zwyczaj), namioty, broń amunicja, śpiwory, apteka i oczywiście spirytusowe kuchenki oraz radiostacja, która po wylądowaniu miała nawiązać łączność ze statkiem. Nic dziwnego, że jest tego zawsze tak wiele. Jakżeż bowiem kapryśna jest pogoda w Arktyce! Nagle śnieżyce i sztormy, gwałtowny napór lodów, bardzo często odcinają ekspedycję od statku, skazując ją w razie nieprzygotowania, na śmierć wśród lodowych bezkresów.

W szalupie zrobiło się ciasno. Obok kierownika ekspedycji Uszakowa i kilku uczonych, zajęli w niej miejsce radiotelegrafista i marynarze z kapitanem statku na czele. Odbito od burty statku kierując się wzdłuż brzegu wyspy w poszukiwaniu odpowiedniego miejsca na lądowanie. Z pokładu śledziły śmiałków oczy pozostałych uczestników wyprawy. Natrafiono wreszcie na odpowiednie miejsce i łódź dobiła do brzegu. Jako pierwszy wyszedł na ląd kierownik ekspedycji, a za nim pozostali.

... Dziesiątki lornetek jęły uporczywie badać linię horyzontu ...



Radowały się serca śmiałych radzieckich uczonych. Odkryli przecież jeszcze jedną wyspę, zbadają ją dokładnie, opiszą, przyczyniając się do dalszego postępu nauki. Toteż natychmiast rozsypali się wzdłuż brzegu, szukając odpowiednich miejsc na badania.

Jedni brali próbki lodu i skrytej głęboko gleby, inni szukali wody, jeszcze inni śladów kamieni, lub jakiejś roślinności. Astronomowie ustalali położenie nowej wyspy, a kartografowie zabrali się do robienia rysunków i opisów.

Okazało się że wysepka leży pod 80° 54' szerokości północnej i 79° 20' długości wschodniej i nie była dotychczas oznaczona na mapach. Otrzymała ona nazwę wyspy Uszakowa.

Po powrocie na statek, Uszakow zarządził przygotowanie samolotu, celem dokonania oględzin wyspy z powietrza. Z pilotem Własowem poleciał kapitan Nikołajew. Stwierdzili oni, że wyspa posiada regularny, owalny kształt, długości o-

koło 25 i szerokości około 18 kilometrów. Jej powierzchnia równa jest mniej więcej powierzchni Moskwy. W środku zaś znajduje się niewielkie zamarznięte jeziorko.

Pierwsze zadanie zostało wykonane, toteż „Sadko“ podążył dalej, w kierunku brzegów Ziemi Północnej. Sądzonym mu jednak było przejść ciężki arktyczny sztorm. Już następnego dnia pogoda poczęła się psuć. Barometr spadał „na łeb, na szyję“. Zaczął wiać ostry, zimny północny wiatr, niosąc ze sobą zwały ciężkich, burych, śniegowych chmur.

Zaczęło się od śnieżycy. Olbrzymie, wilgotne płaty śniegu, pędzone huraganowym wichrem w mgnieniu oka oblepiły pokład, nadbudówki, maszty i reje. Biała wirująca ściana odcięła statek od świata. Rozszalał się też drugi żywioł — woda. Wiatr szybko doszedł do 8° skali Beauforta, wznosząc olbrzymie góry wody, które z hukiem przelewały się przez pokład. „Sadko“ sztormował z uporem szaleńca, oczekując lada chwila gwałtownej poprawy pogody, co jest normalną rzeczą w Arktyce.



... Jako pierwszy wyszedł na ląd kierownik ekspedycji ...

Po dwóch dniach walki sztorm nagle ustał, zapanowała cisza. Tylko fale tłukły jeszcze o burty statku, lecz w końcu i one uspokoiły się. Oczom zmęczonej załogi ukazał się na końcu wolnej od lodu przestrzeni, wąziutki i cienki pasek jakiegoś lądu. Był to archipelag Ziemi Północnej.

Został on odkryty w 1913 roku przez Wilkickiego, podczas rejsu statków polarnych „Tajmyr“ i „Wasgacz“. Na wyspach tych zimował w latach 1930-32 obecny kierownik ekspedycji G. A. Uszakow, który zwiedził je niemal dokładnie.

„Sadko“ skierował się od zachodu do cieśniny między wyspami, aby tam odpocząć i przygotować się do dalszej drogi. Jakież było jednak zdumienie uczonych i Uszakowa, gdy w cieśninie stwierdzili obecność niewielkiej grupy wysepek dotychczas nieznanych!

Największa z nich, szeroka od 50 do 300 metrów, wysoka 5—7 metrów nad poziom morza, ciągnęła się kilometrami wzdłuż cieśniny. Na jej brzegu leżały różne przedmioty wyrzucone przez morze. Jakieś wodorosty, kawałki desek, sprzętów drewnianych, butelki itp. Gleba częściowo piaszczysta, biała niczym plaża w Soczi, to znów ciemna niby ukraiński czarnoziem, zastanawiała geologów, toteż wszyscy żywo zabrali się do pracy. Znów startował samolot, by dokonać zdjęć lotniczych. Na najwyższym miejscu wyspy ustawiono znaki nawigacyjne. Na jednej z desek wyryto: „Sadko — 1935“, na drugiej zaś: „Ekspedycja Uszakowa“. Miały one być widocznym znakiem bytności radzieckich uczonych w tym miejscu. Drugim widocznym znakiem było naniesienie wysepek na mapę.

Na karcie Arktyki pojawił się pod 91° szerokości północnej nowy archipelag, leżący opodal Ziemi Północnej między przylądkami Frunzego i Litwinowa. Nazwano go, z racji jego rozmiarów — Niepokaźnym.

*

Tak to radzieccy uczeni i radzieccy marynarze w służbie nauki badają ogromne przestrzenie Arktyki. Walcząc ze sztormami, z mgłą i wysoką falą, spędzają długie miesiące z dala od ojczystych brzegów, odkrywając nieznane dotychczas wyspy i wysepki. Badają ich pochodzenie i okres powstania, wydzierając Arktyce jej pilnie strzeżone tajemnice, umożliwiając swą szarą, codzienną pracą ustawiczny rozwój nauki, wymazując z mapy Arktyki coraz więcej białych plam, nad którymi kiedyś widniał napis: „Terra incognita“, a dziś napisano: Ziemia Północna, Przylądek Frunzego, Wyspa Uszakowa czy Archipelag Niepokaźny.

opracował — **S. Woliński**
ilustrował — **E. Karłowski**



GAWĘDA BOSMANA KĘDZIORY

Współczułem Felkowi Skibie, kiedy po raz pierwszy, a zdarzyło się to zaledwie kilka dni temu, trafił na nasz pokład. Trochę był onieśmielony i otwarcie przyznawał, że miał to być jego pierwszy dalekomorski rejs. Inaczej się więc wyrażając — na pokładzie naszej kochanej łajby — ów niebieskooki (bo faktycznie oczy miał jak dwa chabry) Felek przeobrazić się miał ostatecznie z zejmańskiego praktykanta, jak to określał Kędziora, na prawdziwego marynarza. Co weselsi koledzy „ostrzegli“ go jeszcze tego samego dnia przed bosmanem Kędziorą, który miał być jakoby „biczem“ itp. na nowicjuszy. Nic więc dziwnego, że kiedy chłopak stanął przed ową groźną postacią, kolana musiały mu nieźle drgać. Trzeba zresztą przyznać, że bosman Kędziora wygląd ma imponujący. Po prostu jedna góra mięśni, z której sterczy tylko cybuch marynarskiej fajki.

— Nazwisko wasze?

— Skiba — odparł cicho nowicjusz — Felek Skiba, proszę obywatela bosmana.

Kędziora zmarszczył groźnie brwi i indagował dalej:

— Urodzony gdzie?

— W Nędzerzewie, koło Kalisza.

— Gdzie? — głos bosmana zabrzmiał nagle zupełnie inną nutą.

— A na Zawodziu, proszę obywatela bosmana.

— Ojciec twój Marcin?

— A tak... Marcin... — chłopak zadziwił się. Bosman tymczasem głową kiwał i wziął się pod boki.

— No, no... Kto by to przypuszczał?... — zobaczywszy zaś, że i my również pilnie ucha nadstawiamy, znów zmarszczył groźnie brwi i powiedział — A wiecie wy, smyki, że ja też z Zawodzia? Ojciec mój miał tam chałupę i kawałek gruntu. Biedny był jednak i trudno było nas wszystkich wyżywić, zapożyczył się więc u jednego wiejskiego bogacza i tamten niezadługo wszystkich nas z torbami puścił. Gospodarstwo trzeba było sprzedać na uregulowanie długów, a my poszliśmy w świat szukać pracy. Oj niedobre to były czasy, niedobre!...

Wieczorem, kiedy zasiedliśmy po kolacji do gawędy, Kędziora jął wypytywać Felka o rodzinne strony. Felek zaczął opowiadać o tym jak to po wojnie, gdy wywłaszczono obszarników i kapitalistów, bogaci chłopi dalej oszukiwali i okradali swych biedniejszych sąsiadów. Starali się oni przede wszystkim rozbić sojusz robotniczo-chłopski wiedząc, że on jest źródłem siły biednych chłopów. Chcieli przedłużać rozbicie ruchu ludowego, ale ponieśli sromotną klęskę.

— A pewnie — powiedział bosman Kędziora — rozbicie szeregów ludowych, które w ruchu chłopskim istnieje niemal od początku było wywołane przez burżuazję i jej sojuszników — bogatych chłopów. Przecież to kapitaliści starali się wbić klin pomiędzy biednych chłopów i robotników, wiedząc, że sojusz robotniczo-chłopski przyniesie im klęskę. Ale w Polsce Ludowej, w kraju rządzonym przez robotników i chłopów nie mogła się udać ta robota. Biedni i średni chłopi wyrzucili z ludowych szeregów różnych agentów burżuazji i wszelkich wrogów chłopskiej jedności oraz sojuszu robotniczo-chłopskiego. SL i PSL za przykładem robotników postanowiły zjednoczyć się dla walki o lepsze życie dla pracującego chłopa. W ten sposób spełniły się marzenia mojego ojca, który zawsze mówił, że tylko zjednoczony ruch ludowy, związany sojuszem z robotnikami będzie mógł walczyć o lepszą przyszłość wsi polskiej i naszego narodu. Mój ojciec zmarł jeszcze przed wojną. Nie doczekał tej wielkiej chwili jaką przeżywają dziś wszyscy pracujący chłopi, a z nimi cały naród.

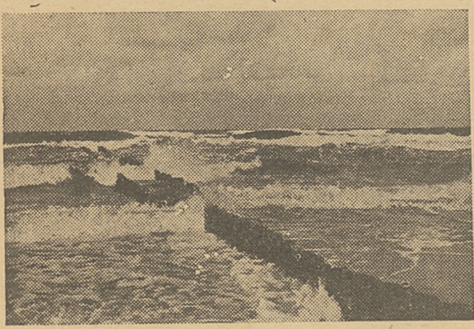
Tu zamilkł bosman Kędziora, a w kubryku zapanowała taka cisza, że słychać było nieledwie bzykanie przelatującej muchy.

NA MORSKIM HORYZONCIE

ŻYCIE PORTÓW

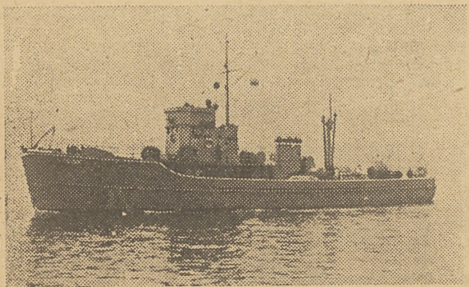
Przed nadejściem zimy porty czynią przygotowania mające ułatwić obsługę statków w okresie sztormów, mrozów i ewentualnego zalodzenia torów wodnych. Przygotowywane są do akcji zimowej posiadane przez porty lodołamacze zaś przy znakach nawigacyjnych prze- prowadza się prace kontrolne i zabezpieczające. Część mniej ważnych pław — jak np. pławy oznaczające tor wodny do Jastarni — zostały już zdjęte. Pławy na głównych torach wodnych zostaną zdjęte w chwili wystąpienia pierwszych lodów. W związku z ustawicznymi sztormami, które powodują przesuwanie się znaków nawigacyjnych — przeprowadzana jest wzmożona kontrola położenia pław. Wszystkie te prace wykonuje statek hydrograficzny Gdańskiego Urzędu Morskiego „Zodiak", będący specjalnie dla swych zadań przebudowanym poamerykańskim trałowcem, zakupionym z demobilu. Ponieważ kadłub „Zodiaka" jest drewniany utrudni mu to obsługę dróg wodnych wzdłuż naszego Wybrzeża w okresie zimowego zalodzenia. W związku z tym na jednej ze stoczni budowany jest dla GUM-u specjalny duży, stalowy statek hydrograficzny posiadający wzmocnienia przeciwlodowe. Wejdzie on do służby w ciągu przyszłego roku.

W okresie października Centrala Zbytu Węgla w Gdańsku osiągnęła nienotowane dotąd w dziejach naszych portów rekordy załadunku statków. Rekordy te świadczą o niebywałej



Okres jesienno-zimowy to okres częstych sztormów — uciążliwych dla żeglugi, utrudniających pracę w portach i niszczących wybrzeże. Z każdym rokiem jesteśmy lepiej przygotowani na przetrwanie ciężkich miesięcy a szkody wyrządzane przez sztormy są dzięki temu coraz bardziej znikome.

sprawności do jakiej doszły nasze porty dzięki współzawodnictwu pracy i społecznej postawie załóg robotniczych. I tak na przykład na radzieckí statek „Charków" załadowano 7 826 ton węgla w przeciągu 59 godzin. Czas przewidziany w umowie na załadunek wynosił 132 godziny, osiągnięto przeto 60 procent oszczędności. Norweski statek „Henry Ibsen" zabierający 7 000 ton węgla dla Szwecji załadowano w przeciągu 62 godzin. Ponieważ przewidziane było na załadunek 228 godzin — oszczędność wyniosła 73 procent. Szwedzki parowiec „Hildur" zabierający 3 136 ton załadowano w 16 godzin. Oszczędność na czasie wyniosła ponad 80 procent (umowa przewidywała na załadunek 132 godziny). Statek „Sheef Field" zabierający dla Francji 2 638 ton — załadowano w 8 i pół godziny, w jedną dwunastą preliminowanego na załadunek czasu (101 godz.). Ogółem w ciągu października oszczędności na czasie osiągnięte podczas załadunku węgla na statki wyniosły ok. 12 000 godzin. W zespole portowym Gdańsk/Gdynia nie zanotowano w ciągu października przy załadunku węgla — ani jednego przestoju.



Statek hydrograficzny Gdańskiego Urzędu Morskiego — „Zodiak", który w związku z nadchodzącym sezonem zimowym zajmuje się zdejmowaniem mniej ważnych pław i zabezpieczaniem oraz kontrolowaniem pozostałych.

W Szczecinie rozpoczęła pracę Izba Morska, powstała w ramach realizacji uchwały sejmowej sprzed kilku miesięcy, kładąc kres jednej z ostatnich pozostałości przedwojennej struktury polskiej gospodarki morskiej i spraw z nią związanych. Wysunięcie się Szczecina do roli ośrodka portowego równorzędnego z ośrodkiem Gdańsk/Gdynia — znajduje również swe odbicie i w dziedzinie sądownictwa morskiego, pozostającego do niedawna w zależności od jedynej dotąd Izby Morskiej w Gdyni.

Jeśli już mowa o sądownictwie morskim — warto zaznaczyć, że być może w najbliższym czasie zdarzy się pierwszy w portach naszych wypadek sprzedaży z licytacji zagranicznego statku obłożonego sekwestrem za długi. Jest to niewielki żaglo-motorowiec fiński „Glittertint". Wchodząc do portu gdyńskiego w początkach października uległ on awarii wymagającej szybkiego remontu. Remont ten został wykonany przez Stocznię Gdyńską a firmę maklerską „Navigator" reprezentującą fińskiego armatora obciążono kwotą 2 mil. złotych należności. Ponieważ armator zwlekał z przekazaniem owej sumy a okazało się dodatkowo, że winien jest on również pewną kwotę Bałtyckiej Spółce Okrętowej — na wniosek wierzycieli statek znalazł się pod sekwestrem. W najbliższym czasie, w razie nieuiszczenia należności przez właściciela, odbędzie się rozprawa w Izbie Morskiej, w wyniku czego „Glittertint" może pójść na licytację.

W początkach listopada przybył do Gdańska /Gdyni pierwszy w dziejach naszych portów statek pod banderą Izraela. Statek ten, nazywający się „Dromit", należy do towarzystwa „Zim Cargo Lines" i obsługuje linię regularną Palestyna — Antwerpia. Linia ta na skutek rozwijających się stale stosunków handlowych pomiędzy Polską a Izraelem — przedłużona została do Gdańska/Gdyni. Również i do Szczecina zachodzić będą statki izraelskie, w wypadku zaawizowania większej partii towarów. Wg informacji udzielonych przez kapitana statku „Dromit" — flota Izraela liczy obecnie ok. 60 000 BRT. W Haifie od roku 1936 czynna jest szkoła oficerska marynarki handlowej wypuszczająca kadry fachowców nawigatorów, mechaników i radiotelegrafistów.

STATKI I ŻEGLUGA

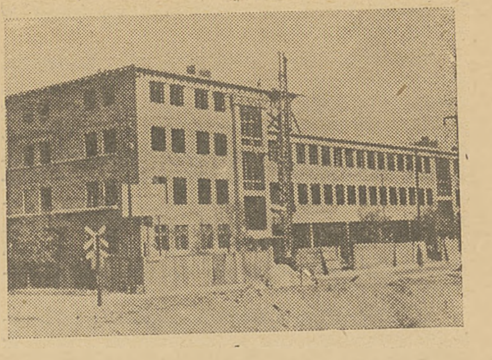
W wykonaniu międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie żeglugi na morzu coraz więcej polskich statków zaopatrywanych jest w nowoczesne urządzenia radarowe. Radar posiadały dotąd poza statkiem szkolnym „Dar Pomorza" — „Batory" i „Kiliński". Ostatnio otrzymał radar „Czech" a w najbliższym czasie cenne to urządzenie zainstalowane zostanie na „Sobieskim" i „Kościuszce".



Wrak statku żeglugi przybrzeżnej „Anna", po wydobyciu go z wody i przeholowaniu na mieliznę w pobliżu Basenu Żeglarskiego i gdyńskiej plaży.

W początkach listopada powróciła z Danii ekipa ratownicza GAL-u, która pod kierownictwem kpt. ż. w. Poinca podniosła zatopionego u wybrzeży Danii „Lecha". Członkowie ekipy nie tylko, że przywrócili naszej flocie cenną jednostkę, ale pracą swoją wykonaną na pełnym morzu, w najtrudniejszych warunkach zdobyli pełne uznanie cudzoziemskich fachowców, którzy nie chcieli podjąć się wykonania tego zadania. Nawet najstarsza na świecie i najbardziej doświadczona firma ratownicza „Switzer" w Danii — nie chciała złożyć oferty na podniesienie „Lecha". Ofiarność i pomysłowość polskiej ekipy zaoszczędziła Skarbowi Państwa wiele milionów funtów szterlingów, które trzeba by było zapłacić zagranicy. W dowód uznania dla pracy polskich ratowników — zostały rozdzielone pomiędzy nich premie pieniężne w ogólnej wysokości 1 700 tys. złotych.

Następnym po „Lechu" sukcesem ekipy ratowniczej GALu było podniesienie z dna wraku statku żeglugi przybrzeżnej „Anna". Podczas długotrwałych prac przygotowawczych przeprowadzanych przez statek ratowniczy „Smok" oraz holownik „Swarożyc", założono pod kadłubem „Anny" stalowe stropy, poczem zatopiono obok statku i przymocowano stropami cztery ogromne zbiorniki spośród tych jakie zostały użyte dla podniesienia „Lecha". W oczekiwaniu na pogodę przeszło szereg dni i dopiero 15 listopada przystąpiono do właściwej akcji wydobycia wraku. Uruchomiono potężne pompy, które poczęły wypychać wodę ze zbiorników. Po kilku godzinach, około południa wrak „Anny" ukazał się na powierzchni. Przeholowano go z zachowaniem środków ostrożności na mieliznę i tam na głębokości 4 m osadzono na dnie. W kadłubie znaleziono zwłoki czterech osób. Obecnie nurkowie GALu pracują nad zabezpieczeniem dziury w kadłubie, która spowodowała zatonięcie. Następnie zostanie z wraku wypompowana woda i przeholuje się go na Stocznię Gdyńską do remontu i równoczesnej przebudowy.



Krok w krok z rozbudową naszej rybackiej floty dalekomorskiej — postępuje rozbudowa jej lądowych baz. Na zdjęciu widoczny jest nowowznoszony budynek, przeznaczony dla gdyńskiej centrali największego polskiego przedsiębiorstwa połowów — „Dalmoru".

STOCZNIE

Po zakończeniu sezonu letniego jednostki „Żeglugi Przybrzeżnej" wycofane zostały z eksploatacji i oddane do remontu. Obecnie czynnych jest jedynie pięć mniejszych statków, kursujących na liniach portowych w Gdańsku i Gdyni. Największa jednostka przedsiębiorstwa — „Panna Wodna" poddawana jest na Stoczni Gdańskiej przeróbce celem przystosowania do rejsów na projektowanej linii Gdańsk/Gdynia — Ustka — Darłowo. Parowiec „Barbara" przechodzi na stoczni doroczny remont. I on również ma być dostosowany do rejsów na linii do małych portów wybrzeża zachodniego i w związku z tym uzupełnia się jego wyposażenie w sprzęt ratowniczy oraz instaluje radiotelefon. Motorowiec „Grażyna" przechodzi remont na Stoczni Gdańskiej.

Czternastego listopada spłynął na wodę w jednej z naszych stoczni pierwszy trauler rybacki z serii budowanej dla przedsiębiorstwa „Dalmor". Statek ten będzie jednostką na wskroś nowoczesną, dużą, szybką i wygodną. Ładownie pomieszczą ok. 260 ton ryby. Rysunek — jak będzie wyglądał ten pierwszy całkowicie wybudowany w kraju trauler rybacki — zawierał poprzedni numer „Młodego Żeglarza".

Doświadczenia z serią dziesięciu kutrów stalowych wybudowanych przez stocznie polskie w latach 1947-49 dla przedsiębiorstwa „Arka" dały doskonałe wyniki. Kutry okazały się że są stateczne, zwrotne, wytrzymałe i w niczym nie ustępujące drewnianym. W związku z tym stocznie nasze otrzymały od przedsiębiorstw „Arka" i „Barka" zlecenie na budowę następnej znacznie większej serii kutrów stalowych. Zamówienie to jest w trakcie wykonywania i pierwsze gotowe kadłuby zostały przekazane mechanikom, którzy montują w nich silniki i brygadom stolarskim (?) nicz... — przeprowadzającym prace wykończeniowe.



Jeszcze parę miesięcy temu — na początku lata — ten biały, zgrabny kadłub był ponurym, dziurawym, obrośniętym wrakiem poniemieckiego patrolowca. Spółdzielnia „Jedność Rybacka" wrak ten wydobyła z dna Basenu I w Gdyni i już niedługo, po zakończeniu odbudowy, nasza flota rybacka powiększy się o nową, cenną jednostkę.

MORSKA KRONIKA „SŁUŻBY POLSCE"

Z WIZYTĄ U PREZYDENTA

Z prawdziwą radością możemy Wam donieść, że wśród junaków, którzy mieli zaszczyt być przyjęci przez Obywatela Prezydenta, znalazł się i reprezentant Kół Przysposobienia Marynarskiego. Był nim junak Janusz ZIÓŁKO z Radomia.

Z entuzjazmem opowiadał on o wizycie w Belwederze, o głębokich ale prostych i bezpośrednich słowach wypowiedzianych przez Obywatela Prezydenta w rozmowie z junakami.

Junak Ziółko pochodzi z Radomia, gdzie obecnie uczęszcza do Liceum im. Chałubińskiego, a od jesieni ma zamiar studiować Budowę Okrętów w Gdańsku. Pracę organizacyjną zaczął Ziółko od Hufca Morskiego Ligi Morskiej w Radomiu, którego był członkiem, potem komendantem. Gdy powołano do życia „Służbę Polsce" — Hufiec Morski został przekształcony w Koło Przysp. Marynarskiego.

W bieżącym roku kol. Ziółko po zimowym przeszkoleniu teoretycznym został w nagrodę za pracę skierowany do Ośrodka Turystycznego LM w Giżycku, gdzie żeglował na jachtach i jolach, a w sierpniu przeszedł systematyczny kurs giżyckiego Ośrodka Przysp. Marynarskiego „SP", gdzie nie tylko ochotnie przykładał się do zajęć wyszkoleniowych, ale brał też czynny udział w zajęciach świetlicowych, oraz współredagował gazetkę ścienną. Na zakończenie kursu Ziółko zdał egzamin na stopień żeglarza śródlądowego.

Obecnie prowadzi on nadal Koło Przysposob. Mar. w Radomiu. Praca tego Koła idzie dobrze. Dzięki życzliwemu ustosunkowaniu się Dyrektora Liceum i pełnego poparcia ze strony Okręgu LM wszyscy członkowie Koła prócz normalnych zajęć i wykładów mogą zajmować się modelarstwem, które w tym Kole ma już doskonałe tradycje, gdyż kilka modeli — wykonanych przez radomskich junaków — otrzymało nagrody na konkursie zorganizowanym w czerwcu br. przez Zarząd Główny LM. Model wykonany przez młodszego brata kol. Ziółko otrzymał cenną nagrodę Ministerstwa Żeglugi, jego zaś własnej roboty model był eksponatem na Wystawie Problemowej LM w Gdyni i Katowicach. W bież. roku szkolnym Koło projektuje wykonanie serii modeli żeglujących tak, aby móc brać udział nie tylko w wystawach, ale i regatach.



Jesteśmy głęboko przekonani, że po tak zaszczytnym wyróżnieniu, jak wizyta u Obywatela Prezydenta, kol. Ziółko i jego Koło będą pracować jeszcze wydajniej i zrealizują wszystkie swoje projekty.

KSIĄŻECZKI ŻEGLARSKIE

Wszyscy junacy, należący do klubów żeglarskich, którzy w okresie szkolenia letniego zdali egzaminy na stopnie Młodszego Żeglarza i Żeglarza Morskiego wzgl. Śródlądowego — mogą otrzymać książeczki żeglarskie Polskiego Związku Żeglarskiego uprawniające ich do pływania na jachtach i łodziach wiosłowo-żaglowych w charakterze członków załóg.

O wystawienie książeczek żeglarskich, należy się zwracać do PZŻ poprzez Komendy Wojewódzkie „SP" załączając dwie fotografie, wypełniony i poświadczony przez Klub formularz wniosku o wystawienie książeczki, 150 zł, oraz (jeśli się posiada) zaświadczenie egzaminacyjne lub jego odpis poświadczony „za zgodność" przez Komendę Wojewódzką „SP".

Zwracamy uwagę, że należy te sprawy załatwiać możliwie jak najszybciej, gdyż przed samym sezonem w PZŻ gromadzi się tak wiele wniosków, że nie zawsze można nadążyć z ich rozpatrzeniem.

SŁOWNICZEK TERMINOLOGII MORSKIEJ

użytej w treści numeru

BALAST — odpowiednia ilość piasku, kamieni lub wody załadowana na statek w celu nadania mu bezpiecznego zanurzenia, o ile nie posiada on innego ładunku.

BRYG — dwumasztowy żaglowiec rejowy.

BURTA NAWIETRZNA — wystawiona do wiatru burta statku.

BURTA ZAWIETRZNA — burta zasłonięta od wiatru.

DEPRESJA — odcięty tamami od morza obszar ziemi leżący poniżej powierzchni morza. Wodę z tego terenu odprowadza się do morza mechanicznie — przy pomocy pomp. Przykładem depresji jest Holandia i niektóre partie Żuław (kraina w delcie Wisły).

HOL — lina na której statek holujący ciągnie statek holowany. W rybołówstwie hol oznacza jeden zaciąg trałem (siecią) np. zrobiliśmy w ciągu dnia „cztery hole", czyli cztery zaciągi trałem.

KASZTEL — nadbudówka na pokładzie starych żaglowców znajdująca się tuż za dziobem względnie na rufie statku.

PEŁNY BAKSZTAG — na żaglowcu kierunek wiatru wiejący niezupełnie od rufy statku.

PERYSKOP — teleskopowa rura zaopatrzona w cały szereg luster i pryzmatów, którą idąca pod powierzchnią wody łódź podwodna wysuwa w celach obserwacji nad powierzchnię morza.

ŚCIANKA LARSENA — używane w budowie nabrzeży długie specjalne profilowane taśmy metalowe łączące się z sobą przy wbijaniu w dno specjalnymi wycięciami. Wbijane w dno obok siebie tworzą szczelne ściany i komory, które wypełnione piaskiem tworzą nowe nabrzeża.

S.O.S. — sygnał który nadaje statek tonący wzgl. znajdujący się w poważnym niebezpieczeństwie. Są to początkowe litery zwrotu „Save our Souls" co znaczy „Ratujcie nasze dusze".

S.S.O. (Süd süd ost) — kierunek południowo południowy wschód, czyli kierunek pośredni między południowym wschodem a południem.

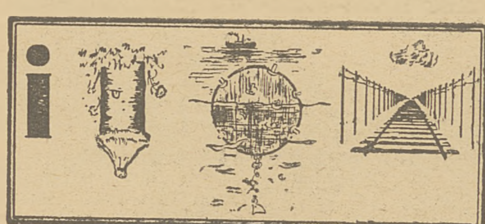
SZKERY — szwedzka nazwa wysp i wysepek rozsianych wzdłuż południowych i wschodnich wybrzeży Półwyspu Skandynawskiego oraz południ. i zach. brzegów Finlandii.

Wydaje: Komenda Główna P.O. „Służba Polsce" przy współudziale PCWM, Marynarki Wojennej i Ligi Morskiej. Redaguje: Zespół Redakcyjny. Adres redakcji: Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, tel. 16-20.
Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Warszawa Nr I — 8668.

ROZRYWKI UMYSŁOWE

(red. A. Nowakowski)

REBUS



ARYTMOGRAF

Po odgadnięciu klucza pomocniczego zamienić w rzędach poziomych poniższej figury poszczególne liczby na odpowiadające im litery i odczytać rozwiązanie. Pamiętać należy, że jednakowym liczbom odpowiadają jednakowe litery:

Klucz pomocniczy:

6, 2, 3, 12, 2, 9, 1, 13 — Płytkie miejsca niebezpieczne dla żeglugi.

4, 01, 19, 20, 23, 5 — Długa, potężna belka stanowiąca kręgosłup statku.

17, 19, 9, 3, 22 — Miara szybkości statku.

14, 7, 10, 5 — Pływająca, zakotwiczona beczka, służąca do znakowania mielizn, wraków, torów wodnych itp.



1	2	3	4	5	6	7	6	7	8	9	3	10	3	4	11	6	5	11	3
8	2	5	12	1	13	6	14	7	15	5	16	11	17	3	6	1	5	8	7
18	7	17	13	6	14	7	15	5	16	11	17	3	6	11	13	6	4	11	5
10	3	4	2	19	18	7	20	2	3	8	7	7	20	5	1	7	17	5	1
2	3	6	7	8	9	5	20	8	9	3	9	11	17	24	8	16	9	25	6
13	21	12	7	8	5	9	17	7	12	19	16	9	22	7	17	2	3	23	5

8, 3, 18, 5 — Miejsce przed portem o dogodnym do kotwiczenia dnie.

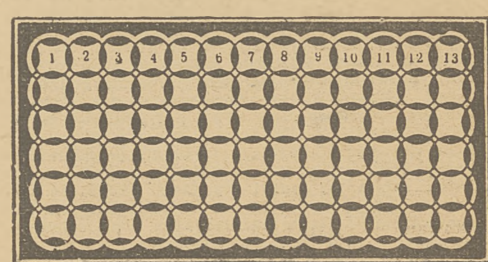
21, 16, 2, 15, 5, 16, 9 — Niewielki, bardzo szybki i zwrotny okręt wojenny.

LOGOGRYF

W pionowe rzędy figury wpisać 13 pięcioliterowych wyrazów o poniższych znaczeniach.

Trzeci rząd poziomy da rozwiązanie:

Znaczenie wyrazów: 1) Rak morski, 2) Długa i wąska zatoka u skalistych wybrzeży, 3) Rozbójnik morski, 4) Tylny maszt na keczu, 5) Popularna ryba morska, 6) Port polski, 7) Ogół statków handlowych lub okrętów wojennych, 8) Klin lądu wchodzący w morze, mały przylądek, 9) Archipelag portugalski na Oceanie Atlantyckim, 10) Mały statek rybacki, 11) Główny bok stępki element szkieletu kadłuba, żebro, 12) Wyspa na Bałtyku 13) Statek pływający w żegludze nieregularnej.



Rozwiązanie zadań nadsyłać należy do dnia 24. XII. 1949 r. pod adresem redakcji z dopiskiem na kopercie „rozrywki umysłowe". Za dobre rozwiązanie przynajmniej jednego z tych zadań, przyznanych zostanie drogą losowania —

5 NAGRÓD KSIĄŻKOWYCH

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z NR 9

REBUS I — Nasz polski port Kołobrzeg.

REBUS II — Morska wystawa problemowa.

LOGOGRYF — Młody Żeglarz (monsun, Ładoga, oceany, desant, trampy-wspak, żagiel, epolet, galera, lawina, awaria, raider, zatoka).

Za dobre rozwiązanie zadań z nr 9 nagrody książkowe otrzymują:

1. Zygmunt Nyszler, Zagórów ul. Konińska 19 pow. Konin, woj. poznańskie.
2. Stanisław Kiełboń, Leżajsk, Państw. Szk. 11-letnia stop. lic. kl. Xd.
3. Wira Gutowska, Ozorków, ul. Żymierskiego 3.
4. Leszek Przybiński, Łódź, ul. Armii Ludowej 42 m. 39.
5. Kazimierz Fedak, Gdynia, ul. Olsztyńska 40 m. 4

Nagrodę autorską za logogryf w nr. 9 otrzymuje Władysław Staszczyński — Wrocław, ul. św. Wincentego 23 m. 3.

ODPOWIEDZI REDAKCJI „Młody Żeglarz"

UWAGA CZYTELNICY!

Centralny Kolportaż Wydawnictwa M.O.N. „Prasa Wojskowa" zawiadamia, że biura jego i Ekspedycja przeniesione zostały pod adres:

Warszawa, ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu).

Numer telefonu bez zmian 87 — 610

M. Gossek, Kunów. Przeczytajcie odpowiedź H. Woźniaczakowi. Dziękujemy za pozdrowienia.

W. Jaszczak, Łódź. Planów polskich statków handlowych i rybackich nie ma w wolnej sprzedaży. Natomiast liczne plany i przekroje jednostek Polskiej Floty Handlowej i Rybackiej, zawierały poprzednie numery czasopism „Żeglarz", „Młody Żeglarz" oraz „Morze i Marynarz Polski". Postarajcie się o roczniki tych pism, a znajdziecie moc materiałów.

J. Twardowski, Ursus. Dziękujemy za miły list i życzenia. Droga na pokład „Daru Pomorza" wiedzie poprzez Państwową Szkołę Jungów. Do Szkoły Jungów zaś — poprzez koła przysposobienia marynarskiego „Służby Polsce". Zwróćcie również uwagę na kurs przygotowawczy w „Młodym Żeglarzu" (str. 16—18). Serdecznie nawzajem Was pozdrawiamy.

L. Pawlak, Nałęczów. Adres „Dziennika Bałtyckiego" — Gdynia, ul. Mściwoja 9. Warunki prenumeraty: rocznie 1 620 zł; półrocznie 810 zł, kwartalnie 405 zł. Z reklamacją co do należności za prenumeratę „Młodego Żeglarza", zwróćcie się do administracji (Warszawa, Al. Jerozolimskie 55/III p.). Wzajemne pozdrowienia.

S. Skolimowski, Gdańsk. Jako chłopcy okrętowi, przyjmowani są na statki wyłącznie absolwenci Państwowej Szkoły Jungów w Gdyni. Przeczytajcie odpowiedź J. Twardowskiemu.

MEWA. Pływający personel lekarski w Polskiej Flocie Handlowej jest bardzo szczupły: jedynie na statkach pasażerskich i na „Darze Pomorza" istnieją etaty lekarzy pokładowych. Znacznie liczniejsze jest grono lekarzy-specjalistów portowych, zatrudnionych w Morskim Urzędzie Zdrowia. Aby zostać lekarzem okrętowym wzgl. portowym mając już dyplom lekarski, trzeba ukończyć specjalny kurs w Instytucie Medycyny Morskiej i Tropikalnej. Instytut ten istnieje przy Akademii Lekarskiej w Gdańsku. Warunki pracy i płacy lekarzy pokładowych, nie są redakcji bliżej znane — może MUZ udzieli Wam dokładnych informacji? O warunkach i terminach kursów na lekarzy okrętowych w IMM — poinformuje Was sekretariat Instytutu: Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Kryniczna 1 c. Adres Morskiego Urzędu Zdrowia: Gdynia, Starowiejska 50. „Beniowski" będąc jednostką nierentowną w naszych warunkach kabotażu — przydzielony został jako statek szkolny Państwowej Szkole Jungów w Gdyni. Pozdrowienia.

Z. Frankiewicz, Łódź. Plany i opis budowy łodzi żaglowo-wiosłowej będziemy się starali zamieścić w styczniowym lub lutowym n-rze „Młodego Żeglarza". Przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

Andrzej Reterski, Działdowo. Życzenia Waszego nie możemy uwzględnić, gdyż wyliczenie tonażu prawie wszystkich jednostek PMH zajęłoby w kąciku Odpowiedzi Redakcji zbyt dużo miejsca. Radzimy Wam natychmiast rozejrzeć się za kompletem miesięcznika „Żeglarz" z lat 1947 i 48, gdzie znajdziecie wszystkie żądane dane w dziale „Polska Flota Handlowa". Uzupełnienie do tego działu zawiera poprzedni numer „Młodego Żeglarza". Zdjęcie O.R.P. „Grom" wysłaliśmy Wam pocztą. Dziękujemy za życzenia.

Jerzy Matusiak, Łęczyca. W jednym z najbliższych numerów podamy plany i opis budowy łodzi wiosłowo-żaglowej. Ponieważ jednak Wam chodzi o jacht pełnomorski przeto zwróćcie się o plany np. do konstruktora jachtowego M. Plucińskiego, Gdynia Sienkiewicza 25. Przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

UWAGA DZIEWCZĘTA! Wszelkie Wasze starania o przyjęcie do szkół PCWM są już spóźnione i w żadnym wypadku uwzględniane nie będą. Sprawa przyjmowania kobiet do szkolnictwa morskiego w roku szk. 1950/51 — będzie omówiona w warunkach przyjęcia, które zostaną opublikowane w początkach lata r. nast. A zatem — cierpliwości!

KORESPONDENCYJNY KURS PRZYGOTOWAWCZY

ODPOWIEDZI NA PYTANIA

(dokończenie)

Brzoza T. i Z. — Oficer mar. handl. może mieć też pracę na lądzie. Do lotnictwa morskiego skierować może RKU.

Dąbrowski R. — Na Polit. Gdańskiej można kształcić się służąc w Mar. Woj. O informacje należy zwrócić się do Dowództwa Mar. Woj.

Foland R. — Książki o morzu omówione były w 8 n-rze „M.Ż.".

Idczak H. — W ramach planu 6-letniego flota handlowa wzrośnie przeszło 3 razy.

Kaniewicz J. — Od przepisów dotyczących wzroku nie ma żadnych wyjątków.

Linke J. — Przed wojną była tylko 1 PSM z kursem 3-letnim, dostępna dla synów ludzi zamożnych, bo opłata miesięczna za internat wynosiła 110 zł.

Nowak Eug. — S/s „Lech" został podniesiony z dna i znajduje się w remoncie na stoczni w Danii.

Nowicki W. — Na statkach są intendenci, zajmujący się sprawami gospodarczymi i finansowymi.

Piotrkowski J. — Radiooficerów szkoli się na osobnych kursach. Nowe kursy nieprędko się odbędą.

Pszczółkowski A. — Warunki wstępu na Polit. Gdańską są takie jak na inne wyższe uczelnie tego typu.

Rzepecki Cz. — Podręczniki wskazywane są w omówieniu każdego tematu kursu korespondencyjnego.

Skrodzki J. — Na razie warunki przyjęć na kursy letnie P.M. „SP" nie są znane.

Sobiech P. — Na razie kurs instruktorów P.M. „SP" nie odbywa się.

Tarłowski A. — Zadaliście trudne pytanie. Będziemy szperać, żeby się dowiedzieć gdzie była pierwsza szkoła morska na świecie. Zaczekajcie na odpowiedź.

Turowski K. — Polska prowadzi handel morski prawie ze wszystkimi państwami świata.

Willmouth M. — Teoretyczny kurs żeglarski odbywa się w Ośrodku Żeglarskim ZMP w Gdyni i jachtklubie „Gryf".

Zygłowicz T. — Należy zwrócić się z zapytaniem do PLBO, określając dokładnie na czym polega wada wzroku.

Uff... Chyba ciekawość wszystkich została zaspokojona. Przy następnych odcinkach kursu znów będzie można stawiać pytania. Tylko strzeżcie się — za postawienie pytań, na które już były odpowiedzi, grożą srogie punkty karne.

NA SREBRNYM EKRANIE

STATEK — PUŁAPKA

Czytaliście zapewne opisy walk jakie prowadziły w ostatniej wojnie światowej jednostki wojenne z korsarskimi okrętami podwodnymi.

Pływały też po morzach statki handlowe, niczym nie różniące się od innych swym wyglądem zewnętrznym, które miały jednak specjalne zadanie: walkę z tymi nowoczesnymi korsarzami. Ich nadbudówki kryły silną artylerię, mogły one w razie potrzeby rozwijać większą szybkość, a załoga rekrutowała się przeważnie z marynarzy floty wojennej.

Dzieje takiego statku - pułapki, jak je zwano, wzięła za temat pięknego filmu jedna z radzieckich wytwórni filmowych. Oto jego akcja:

Do jednego z radzieckich portów północnych zaczynają coraz częściej napływać alarmujące wieści o zaginięciu w tajemniczych okolicznościach różnych statków handlowych. Nie wiadomo, co jest tego przyczyną, gdyż brak jakichkolwiek szczegółów. Lecz dowództwo floty wojennej przeczuwa podstęp i postanawia wysłać na morze normalny statek handlowy, doskonale uzbrojony, z nową, dzielną załogą, którego zadaniem jest przyczyny tej poszukać.

Wybrano na ten cel statek „Wiatka". Stara załoga poszła na ląd, nowa zaś zabrała się w nocy do gorączkowej pracy. Zmontowano działa i fałszywe, szybko rozbierające się nadbudówki, załadowano fałszywy ładunek, przemalowano kadłub i nazwę statku, a załoga otrzymała cywilne ubrania. Statek wyszedł na morze.

Pierwszą napotkaną jednostką był jakiś żaglowiec, który mijając „Wiatkę", poprosił o pomoc: o pozwolenie nadania depeszy, bo ma uszkodzone radio Był to właśnie statek korsarski, a właściwie okręt podwodny z nadbudowanym kadłubem żaglowca.

Zupełnie nie podejrzany na pozór żaglowiec pokazał pazury i wystrzałem armatnim wezwał „Wiatkę" do zatrzymania się. Statek zastopował maszyny i czekał na pozór bezbronny. Lecz przy najcięższym dziale czuwała obsługa. Padły pierwsze salwy, żaglowiec trafiony pociskiem zatonął, wysyłając w świat radiowe wołanie o pomoc, gdyż został rzekomo „napadnięty przez korsarza"

„Wiatka" jeszcze raz zmieniła swój wygląd zewnętrzny. Tym razem jako „Morski Jastrząb" postanowiła zniszczyć wroga. Okręt podwodny, bo on to był tym zatopionym żaglowcem, wystrzelił torpedę, która uszkodziła statek. „Morski Jastrząb" pochylił się na burtę, lecz dzięki przytomności załogi nie tonie. Równocześnie zaś, dla wprowadzenia korsarza w błąd, część załogi „Jastrzębia" opuściła pokład. Zdziwiony okręt podwodny wynurzył się, aby artylerią zniszczyć statek. Padły pierwsze salwy, lecz „Morski Jastrząb" milczał. Artylerzyści, celowniczowie, obsługa broni maszynowej czekali rozkazu otwarcia ognia. Niektórzy byli ranni, lecz rozkaz nie nadchodził. Jeszcze czas.

Tymczasem pod pokładem okrętu podwodnego siedzieli uwięzieni kapitanowie i oficerowie zatopionych przez korsarza statków. Z zapartym tchem czekali oni wyniku walki, pragnąc zniszczenia korsarza, choć wiedzieli, że grozi to i im śmiercią.

W międzyczasie „Morski Jastrząb" odebrał powiadomienie radiowe o napaści hitlerowców na Związek Radziecki. Wszystko stało się jasne, nadeszła chwila działania. Celna salwa „Morskiego Jastrzębia" wstrząsnęła kadłubem korsarza. Potem padły następne, niosąc mu zagładę. Korsarz utonął.

Nie koniec na tym. Pod wodą doszło bowiem do buntu zatopionej załogi, która resztką powietrza, po walce z oficerami, wydobyła okręt na powierzchnię i oddała się do niewoli. Uwięzieni pod pokładem marynarze otrzymali wolność.

„Morski Jastrząb" wrócił do portu. Zadanie wykonano, załoga statku stanęła do dalszej walki z najeźdźcą.

Więcej szczegółów dowiecie się z filmu. Zobaczycie dzielną załogę, jej życie i czyny, zobaczycie prawdziwe bohaterstwo i poświęcenie się dla dobra ogółu. Zobaczycie, jak radzieccy marynarze służą swej wielkiej, socjalistycznej Ojczyźnie, jak potrafią bronić Jej granic i dla Niej pracować.



ARCHIWUM NEPTUNA





Przecież pilota nie wzywaliśmy?!

REKORDY WIELORYBÓW

W świecie zwierząt wieloryb posiada niewątpliwie 2 rekordy: wielkości i ciężaru. Długość niektórych przedstawicieli tego gatunku dochodzi do 30 metrów, a waga do 160 ton, co równa się w przybliżeniu wadze 25 słoni. Pod tym względem ten ssak morski jest bezkonkurencyjny. Mało kto wie, że wieloryby posiadają jeszcze jeden rekord w świecie ssaków, a więc zwierząt oddychających płucami. Oto potrafią nurkować do głębokości 1500 metrów, wytrzymując ciśnienie 150 atmosfer. Warto przypomnieć dla porównania, że nowoczesne okręty podwodne zanurzają się do 300 metrów, a najgłębiej pod wodę dotarł w stalowej kuli badacz życia głębinowego Beebe osiągając 923 m.

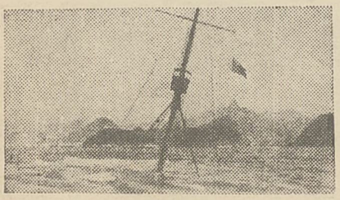
Fakt docierania wielorybów na głębokość półtora kilometra stwierdzili już dawno łowcy wielorybów polujących na te zwierzęta przy pomocy armatek harpunowych, wyrzucających pocisk na lince. Mimo zranienia wieloryb potrafił dać jeszcze takiego nurka. Nowoczesne metody polowania na te ssaki nie dopuszczają już do nurkowania, bowiem pocisk połączony jest kablem ze statkiem i powoduje natychmiastową śmierć ranionego zwierzęcia przez rażenie silnym prądem elektrycznym.

NIE MA NIC STAŁEGO POD SŁOŃCEM . . .

...mówią sobie Holendrzy, gdyż „stały" ląd na którym mieszkają wcale nie jest stały. Wieloletnie obserwacje pozwoliły stwierdzić, że całe południowe wybrzeże Morza Północnego nieustannie się opuszcza z szybkością 30 cm na stulecie. Holendrzy zdążyli się już z tym faktem pogodzić i od wieków przed zalaniem przez morze najniżej położonych, depresyjnych terenów bronią się przy pomocy tam.

W odwrotnej sytuacji znajdują się Szwedzi i Finowie zamieszkali nad Zatoką Botnicką. Tu bowiem ląd stale się podnosi z szybkością 1 cm na rok, a więc 3 razy szybciej niż opada na Morzu Północnym. Toteż wiele miast nad Zatoką Botnicką, które jeszcze w czasach historycznych były portami — leży obecnie w głębi lądu w znacznej odległości od morza.

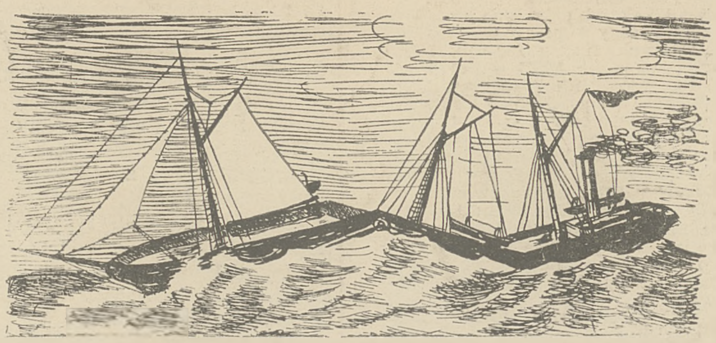
JEDYNIE MASZT STERCZĄCY Z WODY



Miejsce awarii m/s „Magdalena"

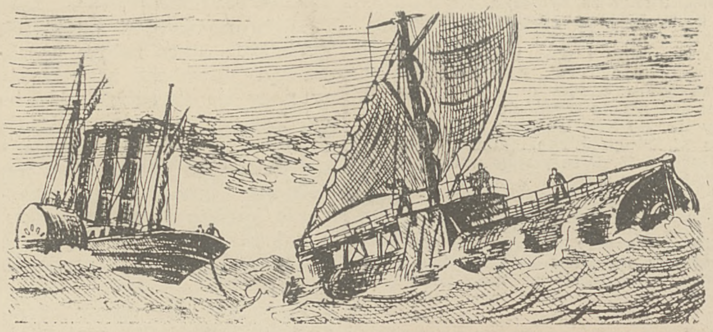
— przypomina o tragedii pięknego, brytyjskiego motorowca „Magdalena", który przełamał się na pół. O przyczynach podobnych wypadków i środkach stosowanych przez konstruktorów okrętowych celem zapobieżenia im — dowiesz się Czytelniku z arcyciekawego artykułu pt. „Zatonie czy nie zatonie", zamieszczonego w najnowszym, grudniowym n-rze bratniego miesięcznika „MORZE i MARYNARZ POLSKI".

STATEK NA ZAWIASACH i STATEK-RURA



Wśród dziwolągów jakie kiedykolwiek pływały po morzach wyróżniają się szczególnie dwa. Pierwszym był statek „Connector" zbud. w r. 1863. W rzeczywistości składał się on z trzech jednostek połączonych w jedną całość przy pomocy czegoś w rodzaju zawiasów. Potwór ten miał się jakoby odznaczać znacznymi zaletami: Jednym prostym ruchem dźwigni cała sekcja mogła być oddzielona od całości i pozostawiona w porcie do wyładowania, podczas gdy pozostałe mogły odpłynąć w dalszy rejs. Dzięki zawiasom statek trzymał się jakoby lepiej na fali (patrz rys.) a w razie pożaru, przeciekania lub zderzenia — uszkodzona część mogła być łatwo oddzielona.

Innym dziwolągiem był statek „Cleopatra" zbudowany w 1877 r. specjalnie dla przewiezienia z Egiptu do W. Brytanii wyszabrowanej przez Anglików ogromnej kolumny zwanej „igłą Kleopatry". Statek ów posiadał kształt ogromnej rury kanalizacyjnej, nie miał własnego napędu a jego zdolności manewrowe nie były większe niż u balii do prania. Pomimo obaw i niepewności statek wyruszył w drogę na holu i chyba tylko przypadkowi i wysiłkom przerażonej załogi zawdzięczać należy, iż dotarł do portu przeznaczenia.



SCIGAJĄC SIĘ Z ŻAGLOWCEM NAWET „BATORY" ZOSTAŁBY W TYLE —

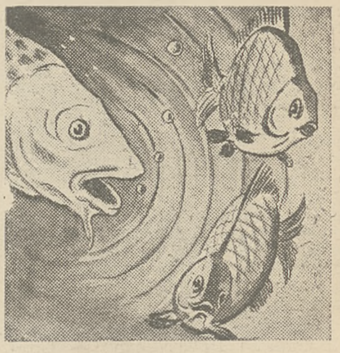
— gdyby zbudowano go o 70 lat wcześniej. Był to bowiem okres, kiedy sztuka budowania żaglowców osiągnęła swój szczyt. Statki żaglowe z lat 1860—80 niosły na swych masztach piramidy żagli a kadłuby ich posiadały wąskie i ostre kształty sprzyjające rozwijaniu chyżych szybkości. Toteż nierzadko notowano przy silnych wiatrach przeciętne szybkości 15 i 16 węzłów. Zdarzały się też szybkości dochodzące do 20 węzłów. Gdyby więc udało się przenieść naszego „Batorego" w owe czasy, kto wie, czy płynąc swoich normalnych 16 węzłów nie oglądałby rufy mijającego go pod pełnymi żaglami statku pradziadków.

DO LAMUSA —

— należy przekazać przysłowie „Dzieci i ryby głosu nie mają". W świetle bowiem badań znakomitego radzieckiego uczonego prof. N. N. Zubowa okazało się, że ryby mają „głos". Ton „głosu" jest różny w zależności od wieku ryby. Tak więc młodziutka płoteczka „mówi" sopranem gdy natomiast jej ojciec — „basem". Wydawane przez ryby głosy są dla ludzkiego ucha na ogół nieuchwytne, gdyż są bardzo słabe. Tylko niektóre gatunki można słyszeć.

Doświadczeni rybacy potrafią, zanurzywszy się 30—50 cm pod powierzchnię wody, stwierdzić gdzie się ryba znajduje, a nawet co robi. Karp i karaś mlaskają przy jedzeniu, a węgorz piszczy w osobliwy sposób. Można to słyszeć dzięki temu, że woda przewodzi fale głosowe z szybkością 1500 m na sek.

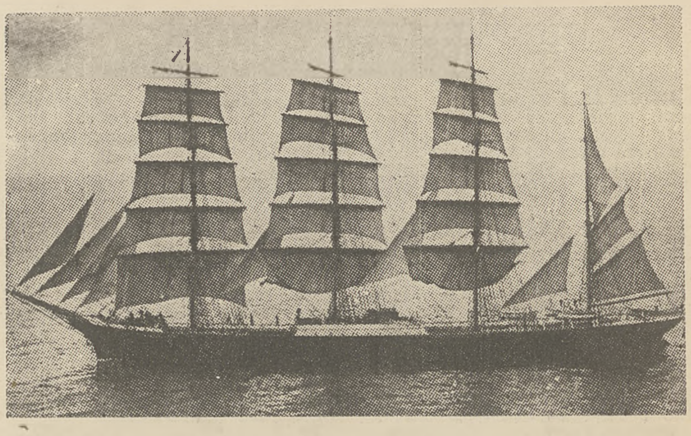
Są jednak stwory morskie, które „mówią" bardzo głośno. Rak morski „alpheus" porozumiewa



się specjalnym uderzeniem szczypcami. Głos ten jest tak silny, że odpowiada dźwiękowi, jaki wydaje blacha stalowa z poszycia kadłuba podczas uderzania w nią młotem pneumatycznym (posłuchajcie na stoczni!).

Ryby również „słyszą" — potrafią przeróżne odgłosy odebrać i reagują na nie. Dorsz na przykład nie lubi uderzeń młotka o burtę zatopionego statku, flądra natomiast podnosi się z dna i krąży wokół pracującego nurka, przysłuchując się tym odgłosom.

PRZEBYWSZY PRAWIE PÓŁ ŚWIATA



— zawinęły w początkach października do portu Falmouth dwa wielkie fińskie żaglowce — „Pamir" (na zdj.) i „Passat". Przestrzeń: Port Victoria w Australii — Falmouth przebyły one w ciągu 127 dni. Jak oświadczył kapitan „Pamira" Bjorkfeld — podróż ze względu na niepomyślne wiatry trwała bardzo długo. W roku 1939 „Pamir" pod dowództwem tegoż kapitana przebył tę samą trasę w 96 dni. Zaś w roku 1948 podróż „Pamira" na krótszym nieco dystansie z Nowej Zelandii do W. Brytanii dookoła przylądka Cap Horn (ok. 2000 mil) trwała zaledwie 80 dni.

Tegoroczny wspólny rejs dwóch żaglowych olbrzymów — jednych z ostatnich jakie jeszcze pływają po oceanach — jest skromną pozostałością po słynnych wyścigach zbożowych, jakie dawniej rokrocznie odbywały się na trasie Australia — Europa.

Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 360.— zł, półroczna — 180.— zł, kwartalna — 90.— zł.
Rękopisów nie zamówionych Redakcja nie zwraca.
Druk. w Z.G. „P.W." w Gdyni. Nr 1541 Klisze wykonano w Zakł. Graf. „P.W." w Gdyni. W-20070